VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

DRITTER JAHRGANG.

1890.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS & SOHN, I., Wallfischgasse Nr. 10.

Inhalts-Verzeichniss

des

Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

1890. Nr. 1—150.

RUBRIKEN:

Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer des Blattes, die kleiner gedruckten die Seitenzahl.

Ueber die Tarifangelegenheiten ist vierteljährig ein abgesondertes Inhaltsverzeichniss erschienen.

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.

Herrenhaus.

Abgeordnetenhaus.

Landtagsbeschlüsse.

b) Ungarn.

Abgeordnetenhaus.

III. Eisenbahnrecht.

Allgemeine Eisenbahnrechtsfragen.

Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Urtheile des Deutschen Reichsgerichtes.

IV. Literatur.

V. Projectirte, noch nicht im Baue befindliche öffentliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.

b) Ungarn.

VI. Oeffentliche im Baue, beziehungsweise im Betriebe befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

I. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.

Asch-Rossbach.

Böhmisch-Mährische Transversalbahn.

Bukowinaer Localbahnen.

Dolina-Wygoda

Donauuferbahn.

Dux-Bodenbacher Bahn.

Erzherzog Albrecht-Bahn.

Erste ungar.-galiz. Eisenbahn.

Fehring-Fürstenfeld.

Galizische Staatsbahnen.

Gleisdorf-Weiz, Localbahn.

Innsbruck-Bregenz.

Istrianer Staatsbahn.

Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Kaiser Franz Josef-Bahn.

Kriegsdorf-Römerstadt.

c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österreichischem Gebiete.

I. Oesterreichische und gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.

Achenseebahn.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Böhmische Commercialbahnen.

Böhmische Nordbahn.

Böhmische Westbahn.

Bozen-Meraner Bahn.

Brünner Localbahnen.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Cilli-Wöllan, Localbahn.

Dampftramway Krauss & Cie.

Dampfstrassenbahn Innsbruck-Hall.

Eisenerz-Vordernberg.

Gaisbergbahn-Gesellschaft.

Galizische Carl Ludwig-Bahn.

Graz-Köflacher Bahn.

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kaschau-Oderberger Bahn.

Kolomeaer Localbahnen.

Kremsthalbahn.

Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Lemberg-Czernowitz-Jazsy Eisenbahn.

Leoben-Vordernberger Bahn.

Localbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha.

Localbahn Innsbruck-Hall.

Localbahn Ischl-Salzburg.

Localbahn Laibach-Stein.

Localbahn Mori-Riva.

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.

Mährische Westbahn.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Mühlkreisbahn.

Neutitscheiner Localbahn.

Ostrau-Friedlander Bahn.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Osstérr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Radkersburg-Luttenberg.

Reichenberg-Gablonz.

Sächsische Staatsbahnen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Stauding-Stramberg.

Steyrthalbahn.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Südbahn-Gesellschaft.

VII. Schleppbahnen.

Lemberg-Belzec (Tomaszów).

Mähr.-Schles. Centralbahn.

Oesterr. Nordwestbahn.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Steyrthalbahn.

Sächsische Staatsbahnen.

Südbahn-Gesellschaft.

VIII. Tramways.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

Wiener Tramway-Gesellschaft.

IX. Diverses.

Personalien.

Landesfürstliche Commissäre

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

B. Ausland.

Afrika.

Australien.

Amerika.

(Vereinigte Staaten von Nordamerika.)

Belgien.

Brasilien.

Britisch-Indien.

Bulgarien.

Deutsches Reich.

Anhalt.

Baden.

Bayern.

Hessen.

Mecklenburg-Schwerin.

Oldenburg.

Preussen.

Sachsen.

Sachsen-Coburg-Gotha.

Sachsen-Meiningen.

Sachsen-Weimar.

Württemberg.

Egypten.

England.

Frankreich.

Griechenland.

Indien.

Italien.

Japan.

Mexiko.

Niederlande.

Norwegen.

Portugal.

Rumänien.

Russland.

Schweden-Norwegen.

Schweiz.

Siam.

Serbien.

Spanien.

Türkei.

C Schiffahrt.

Allgemeines.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Oesterreichisch-ungarischer Lloyd.

Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Amerika.

Argentinien.

Belgien.

Britisch-Indien.

Bulgarien.

Deutschland.

D. Viehtransport- und Seuchen-Angelegenheiten.

Tarif-Index für das I. Quartal 1890.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Ungarische Bahnen.

E. Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina.

F. Auswärtige Bahnen.

G. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österr.-ungar. Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Hornviehtransporte aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margarethen. Nachtrag IV. 15. Februar. **12**, 227.
Kohlenverkehr von der Aussig-Teplitzer Bahn und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Südbahnstationen. Neuer Tarif. 15. Februar. **9**, 184.
Directer Braunkohlenverkehr nach Stationen der Buschtěhrader Bahn. Erhöhung der Frachtsätze nach Prag. 1. April. **11**, 215.
Braunkohlenverkehr nach Prag etc. via Aussig. Erhöhung der Frachtsätze. 1. April. **12**, 227.
Inländischer Braunkohlenverkehr via Aussig. Neue Tarife. 1. April. **29**, 495.
Kohlenverkehr von der Buschtěhrader Bahn etc. nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Nachtrag IV. 1. April. **32**, 533.
Inländischer Braunkohlenverkehr via Obernitz, beziehungsw. Komotau. Nachtrag II. 1. April. **32**, 533.
Directer Braunkohlenverkehr nach der Buschtěhrader Bahn. Neuer Tarif. 1. April. **32**, 533.
Kohlenverkehr von der Böhm. Westbahn und von Miröschau nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Neuer Tarif. 1. April. **33**, 547.
Kohlenverkehr von der Kaschau-Oderberger Bahn nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag II zum Tarife. 1. Februar. **6**, 128.
Kohlentransporte ab Ostrau-Montanbahn nach Simmering. Frachtermässigung. 25. Februar. **26**. 445.
Oesterr.-Ungarischer Kohlenverkehr via Ruttka und Zsolna. Neue Tarife. 15. Jänner. **2**, 45.
Oesterr.-Ungarischer Kohlenverkehr via Wien. Nachtrag III zum Tarife. 20. Februar. **15**, 285.
Petroleumverkehr aus Galizien. Nachtrag III zum Tarife. 15. April. **37**, 613.
Zuckerverkehr. Herabsetzung der Tarife. **23**, 405.
Zuckerverkehr von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Nachtrag I. 15. Jänner. **4**, 102.
Zuckerverkehr via Wien (Donauuferbahnhof) nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffsstationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Ausnahmefrachtsätze für Zucker aller Art. 15. Februar. **17**, 317.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Deutsch-Oesterreichisch-Dänischer Personenverkehr. Neuer Tarif. 1. Februar. **6**, 128.
Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr via Bodenbach. Neuer Tarif. 1. Februar. **9**, 184.
Norddeutsch-Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr. Neuer Tarif. 1. März. **20**, 361.
Directer Personenverkehr mit Belgrad. Ermässigter Tarif. 1. März. **25**, 431.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg. Erhöhung der Fahrpreise von Wien und Prag nach Zittau. 15. März. **27**, 463.
Englisch-Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Vlissingen. Neuer Tarif. 1. April. **33**, 548.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Sächsisch-Oesterreichischer Verband. Erweiterung des Ausnahmetarifes 6a. 1. Februar. **9**, 184.
— Einführung von Tarifnachträgen. 15. Februar. **14**, 269.
— Frachtsätze für Taxis-Dobrowitz. **16**, 305.
— Berichtigung im Nachtrage XI zum Heft 1. **21**, 379.
Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verband. Nachtrag II zu Theil II, Heft 2. 15. Februar. **12**, 227.
— Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6a und 6b. 1. März. **27**, 463.
Sächsisch-Ungarischer Verband. Frachtsätze für Wolle im Verkehre mit Waitzen. **30**, 509.
— Aenderung des Ausnahmetarifes 4 im Hefte 1. **31**, 521.
Breslau-Sächsischer Verband. Nachtrag IV. 10. März. **25**, 431.
Sächsisch-Thüringischer Verband. Nachtrag IV zum Heft 1. 10. März. **25**, 431.
Stettin-Schlesisch-Märkischer Verband. Nachträge VI zu den Heften 1 und 2. 15. Jänner. **6**, 128.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Neue Ausnahmefrachtsätze für Roheisen. 1. Februar **6**, 127.
— Ausnahmefrachtsätze für Caolin etc. **9**, 184
— Directer Frachtsatz für Zink Schoppinitz—Annathal-Rothau. **17**, 317.
— Ausnahmefrachtsätze für Roheisen. 10. März. **22**, 387.
Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Frachtberechnung für Stroh. 1. Jänner. **2**, 45.
— Nachträge V zu den Tarifheften 1 und 2. 1. Februar. **8**, 163.
— Frachtberechnung für Stroh. **9**, 183. **19**, 342.
— Frachtsatz für Düngemittel. **18**, 329.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn). Nachtrag 13 zu den Tarifheften 1 u. 2. 1. Februar. **7**, 151.
— Nachträge 14 zu den Tarifheften 1 und 2. 1. April. **32**, 534.
Werrabahn-Oesterreichischer Verband. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1. 1. Jänner. **1**, 5.
— Nachtrag I zum Tarif Theil II. 1. Februar. **8**, 163. **9**, 184.
— Zuschlagstabellen. 1. März. **21**, 379.
Galizisch-Norddeutscher Verband. Directe Frachtsätze für Holz ab Ernsdorf. 15. Jänner. **2**, 45
— Heft 4. Einbeziehung der Station Borki wielkie. 1. März. **22**, 387
— Einbeziehung der Station Schimischow. 1. März. **22**, 387.
— Neuer Tarif. 1. April. **26**, 445.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. (Verkehr mit Ungarn.) Neue Tarifnachträge. 1. Februar. **3**, 71.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich). Frachtsätze für Hohlglaswaaren, Porzellan Fayencewaaren. **26**, 445.
— (Verkehr mit Ungarn.) Nachtrag XVIII zu Theil II, Heft 3. 1. April. **32**, 534.
Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer und SüddeutscherVerband. Verlängerung der Giltigkeit von Ausnahmetarifen. 1. Jänner. **2**, 45.
Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Gütertarif. Theil II, Heft 1. Frachtsätze für Crailsheim und Ulm. **17**, 317.
— Nachtrag XIV zu Theil II, Heft 1. 1. März. **19**, 341.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Heft 1 und 2 zum Tarif Theil III. 1. März. **14**, 269. **20**, 361.
— Nachtrag II zu Theil III, Heft 4. 1. März. **19**, 341.
Oesterreichisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr. Nachtrag XIII zum Tarifheft IV. 1. März. **19**, 341.
— Ausnahmesätze für Rinden. 1. April. **33**, 547.
Tirol-Vorarlberg-Württembergischer Güterverkehr. Frachtsatz für Gyps 1. April. **32**, 533.
Süddeutscher Verband. Aenderungen bezüglich der Stationen Crailsheim und Ulm. 15. Februar. **16**, 305.
— Einbeziehung der Station Dambach. 1. April. **33**, 548.
Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Verlängerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes IV bis 31. März. **2**, 45.
— Verlängerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes für Pflaumen. **3**, 71. **4**, 102.
— Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 1. 15. Jänner. **3**, 71.
— II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für gedörrte Pflaumen. 1. Februar. **9**, 183.
— Ausnahmetarif Nr. II für Getreide. Einbeziehung der Station Ober-Ramstadt. 14. März. **27**, 463.
— Neuerliche Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes für Getreide etc. (Donaustationen-Schweiz). **33**. 547.
Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Güterverkehr mit Solingen. **24**, 417.
Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr. Frachtsatz für Erztransporte von Mies-Kladrau nach Lindenbach. 1. April. **10**, 197.
Rhein- und Main-Umschlagsverkehr. Nachtrag VI zum Tarife. 15. April. **13**, 249.
Triest-, resp. Fiume-Deutsche Verbände. Nachtrag II zum Theil 1. 1. März. **5**, 113.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

Güterverkehr Oesterreich-Ungarn-Delle transit. Ausnahmetarif für frisches Fleisch. 1. Februar. **8**, 163.
— Frachtsätze für Zuladungen in den Fleischwagen. **35**, 570.
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband. Aufhebung von Frachtsätzen. 20. März. **15**, 285.
— Tarifsätze für Eilgut Wien-Paris. 1. Februar. **13**, 249
— Nachtrag I zum Ausnahmetarife. 15. März. **23**, 405
— Aufhebung von Tarifen. 30. April. **33**, 547.
Russisch-Schweizerisch-Französischer Güterverkehr. Einfuhrverbot von lebenden Pflanzen aller Art nach Russland. **9**, 183,

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Otto Maass & Sohn Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das II. Quartal 1890.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Ungarische Bahnen.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österr.-ungar. Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Otto Maass & Sohn. Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 1. **Wien, 2. Jänner 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 24. December 1889, Z. 19.266/II, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen, betreffend die Anpassung der Beheizung der Personenwagen an die jeweilig herrschende Aussentemperatur.

Es sind oft Klagen darüber laut geworden, dass die Beheizung der Personenwagen der jeweils herrschenden Aussentemperatur nicht in genügendem Maasse angepasst ist, und dass sich insbesondere die Wärme in den Coupés nicht selten bis zu einem für die Reisenden höchst unangenehmen, ja gesundheitsschädlichen Grade steigert.

Es erscheint daher dringend geboten, alle jene Vorsorgen zu treffen, welche geeignet sind, diesem auch von hierortigen Organen wiederholt wahrgenommenen Uebelstande erfolgreich zu begegnen.

Bei der Briquettes- und Ofenheizung wird dies durch eine der Aussentemperatur angepasste Füllung der Heizkörbe, bezw. der Oefen mit Heizmateriale, sowie insbesondere durch sorgfältige Handhabung der zu Gebote stehenden Luftzuführungsschieber in das Feuer, und bei der Dampfheizung durch eine, dem jeweiligen Bedarfe entsprechende Dampfentnahme von der Locomotive oder von dem im Zuge befindlichen Kesselwagen zu bewirken sein.

Insbesondere ist das Zugbegleitungspersonale berufen, nach Massgabe der während des Zugsverkehres von demselben zu machenden Wahrnehmungen einerseits auf diese Regulirung der Wärmequellen hinzuwirken, und andererseits die im Innern der Personenwagen angebrachten Hilfsmittel, als: die Dampfeinströmungswechsel, die Ventilationen, Luftschieber, Luftklappen entsprechend zu handhaben.

Die geehrte Verwaltung wird sonach eingeladen, sowohl das mit der Beheizung der Personenwagen betraute, als auch das Zugbegleitungspersonale dementsprechend zu instruiren, und die stricte Beachtung dieser Instructionen strengstens zu überwachen.

Bei diesem Anlasse sei darauf hingewiesen, dass es sich mit Rücksicht auf die guten Erfahrungen, welche mit neueren Systemen der Dampfluftheizung allenthalben gemacht wurden, empfiehlt, in Hinkunft insbesondere auf die Einführung, resp. Verallgemeinerung dieses Beheizungssystemes für Eisenbahnwagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen sieht einem Berichte über die zur Erreichung des angestrebten Zweckes Seitens der geehrten Verwaltung getroffenen Massnahmen entgegen.

Wien, am 24. December 1889. **Lilienau** m. p.

Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen Lagerhauses für Getreide etc. in Krakau.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium dem galizischen Landesausschusse als Vertreter des galizischen Landesfondes die Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, nicht besonders benannte Sämereien und Spiritus in Krakau ertheilt.

Wien, 28. December 1889. Z. 53.709.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Die einer Eisenbahn-Unternehmung auf eine bestimmte Zeit vom Tage der Betriebseröffnung an gewährte Befreiung von der Einkommensteuer nimmt ihren Anfang mit dem Beginne des Betriebes auf irgend einer Strecke der Bahn.
2. Die Couponeinlösungs-Provision bildet bei Bemessung der Einkommensteuer keine Abzugspost.
3. Der Pachtzinsertrag für verpachtete Grundstücke vermag den eine Abzugspost bildenden Catastral-Reinertrag der Grundstücke nicht zu schmälern.

Die Böhmische Nordbahn - Gesellschaft focht den Erlass der k. k. Finanz - Landesdirection in Prag vom 25. Juni 1888, Z. 25.311, betreffend die Einkommensteuer-Bemessung für die Jahre 1884 und 1885, vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe an:

1. weil die im § 18 der Concessions-Urkunde vom 6. October 1865, R.-G.-Bl. Nr. 24 ex 1866, den Concessionären der Böhmischen Nordbahn zugesicherte für zehnjährige Einkommensteuer-Befreiung Seitens der Finanzverwaltung von der am 16. Jänner 1869 erfolgten Inbetriebsetzung der ersten Theilstrecke der concessionirten Eisenbahn und nicht vom 2. November 1873 an, als dem Tage der Inbetriebsetzung der letzten Strecke dieser Bahn berechnet wurde;
2. weil die Couponeinlösungs-Provision bei der Bemessung der Einkommensteuer nicht als Abzugspost behandelt wurde, endlich
3. weil der eine Abzugspost bildende Catastral-Reinertrag der Grundstücke um den Pachtzinsertrag der verpachteten Grundstücke geschmälert worden war.

Der Verwaltungs-Gerichtshof fand die angefochtene Entscheidung in dem die Kürzung des eine Abzugspost bildenden Catastral-Reinertrages der Grundstücke betreffenden Theile nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben; im Uebrigen die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Hiebei ging der Verwaltungs-Gerichtshof von folgenden Erwägungen aus:

ad 1: Die Auffassung der Beschwerde kann schon nach dem Wortlaute der Concessions-Urkunde nicht für berechtigt gelten, da das Wort „Betriebseröffnung“, als einen Anfangstermin bezeichnend, sinngemäss weit mehr eine Determination gegen den Beginn als gegen das Ende eines Zeitraumes gestattet, und es daher dem gemeinen Sprachgebrauche besser entspricht, den Ausdruck „Betriebseröffnung“ für den Beginn des Betriebes auf irgend einer Strecke der Bahn, als nur für den Betrieb der ganzen Bahn, für die Bauvollendung, zu verstehen.

Hiezu kommt, dass die Einkommensteuer I. Classe, um die es sich hier handelt, sich unmittelbar an die Erwerbsteuer schliesst (§§ 4/I und 20 des Einkommensteuerpatentes), einkommensteuerpflichtig in dieser Classe regelmässig Jeder ist, der Erwerbsteuer zahlt, und dass demgemäss der Steuerpflichtige — abgesehen von der für die Einkommensteuer nicht vorgeschriebenen semesterweisen Berechnung der Erwerbsteuer — auch von demselben Zeitpunkte, von welchem an seine Erwerbsteuerpflicht begründet ist, eo ipso auch der Einkommensteuer unterworfen erscheint.

Anders wäre es nur, wenn für jede der beiden Steuergattungen gesetzlich eine verschiedene Steuerbefreiung und somit auch ein verschiedener Anfangspunkt der Steuerpflicht normirt wäre. — Dies ist aber nicht der Fall, weil die fünfzehnjährige, im citirten § 18 der Concessions-Urkunde gegebene Steuerbefreiung ausdrücklich beide Steuergattungen umfasst.

Insbesondere ist auch zu erinnern, dass der § 18 der Concessions-Urkunde nur den Zeitpunkt bezeichnet, von welchem an die fünfzehnjährige Steuerfreiheit, und zwar ohne Rücksicht auf die allmählige bauliche Entwicklung und Vollendung der concessionirten Bahn zu berechnen sei, und dass daher die weiteren Strecken, für welche besondere Steuerbefreiungen nicht gegeben sind, auch nicht weiter in Betracht kommen können, die Bahnunternehmung vielmehr nach Ablauf der fünfzehnjährigen Steuerbefreiungsperiode als Ganzes in die Einkommensteuerpflicht fällt.

Eben dies ergibt sich übrigens schon aus dem Wesen der Einkommensteuer als einer Personalsteuer, welche das gesetzlich steuerpflichtige Subject als solches trifft, und daher mit einer Aenderung im Umfange einer und derselben Einkommensquelle nicht eine andere wird, beziehungsweise neu entsteht oder entfällt, was im vorliegenden Falle noch in § 18 der Concessions-Urkunde einen ganz deutlichen Ausdruck dadurch erhalten hat, dass dort die Einkommensteuerfreiheit den Concessionären, bezw. also nur in Rechtsnachfolge derselben der Bahngesellschaft, nicht aber der Bahn als solcher, bezw. für diese oder jene Bahnstrecke gewährt worden ist.

ad 2: Betreffs der Nichtpassirung der Couponeinlösungs-Provision ist Folgendes zu erinnern: Nach der allgemeinen Regel des § 10 des Einkommensteuerpatentes, resp. des § 6 der Vollzugsvorschrift zu demselben vom 11. Jänner 1850, R.-G.-Bl. Nr. 10, wornach im Bekenntnisse zur Einkommensteuerbemessung das Reineinkommen von dem steuerpflichtigen Geschäftsbetriebe anzugeben ist, sollen nur solche Einnahmen und Ausgaben Gegenstand der Fatirung sein, welche aus dem Geschäftsbetriebe hervorgegangen, d. i. nur jene Ausgaben, die durch den Geschäftsbetrieb verursacht worden sind.

Die Couponeinlösungs-Provisionen, welche als Entgelt für die Mühewaltung der Zahlstellen bei Einlösung von Actien und Prioritätencoupons sowie verloster Titres sich darstellen, sind Auslagen, welche aufliegend mit der Capitalsbeschaffung und Verzinsung, bezw. Gewinnvertheilung zusammenhängen, somit nicht aus dem Geschäftsbetriebe der Eisenbahn-Unternehmung hervorgegangen sind, und daher bei der Ermittlung des steuerbaren Einkommens aus dem gesellschaftlichen Geschäftsbetriebe nicht als Abzugspost behandelt werden können, und dies um so weniger, als § 11, Z. 2, des Einkommensteuerpatentes die Anrechnung der Zinsen von dem in der Unternehmung investirten Capitale als Abzugspost nicht gestattet, daher auch die mit der Zinsenzahlung verbundenen Auslagen nicht als Abzugsposten gelten können.

ad 3: Dagegen kann die Kürzung des in Absicht auf die Besteuerung der einzelnen Theilstrecken der Bahn in den Jahren 1884 und 1885 als Abzugspost behandelten Catastral-Reinertrages der der Gesellschaft gehörenden Grundstücke um die erzielten Pachtzinse für verpachtete Grundstücke und Depôtplätze als im Gesetze gegründet nicht erkannt werden.

Aus den Bestimmungen der §§ 2 und 3 des Einkommensteuerpatentes ergibt sich die allgemeine Regel, dass der Einkommensteuer alle Arten des reinen Einkommens unterworfen sind, mit Ausschluss des Einkommens von dem der Grund- und Gebäudesteuer unterliegenden Besitzthume und gewisser darauf haftender Capitalien und Renten. — Die Auffassung, dass die Pachtzinse für Depôtplätze und Grundstücke als eine aus dem Geschäftsbetriebe

hervorgegangene, ohnehin nicht als steuerpflichtig behandelte Einnahme anzusehen und zu behandeln seien, entspricht dem Gesetze in doppelter Beziehung nicht. — Wie oben bereits erwähnt, bilden in Gemässheit des § 10 des Einkommensteuerpatentes und § 6 der Vollzugsvorschrift zu demselben nur solche Einnahmen und Ausgaben Gegenstand der Fatirung, welche aus dem Geschäftsbetriebe hervorgegangen, d. i. durch den Geschäftsbetrieb verursacht worden sind.

Die Eisenbahn-Gesellschaft betreibt kraft der ihr gewährten Concession ein Transport-Unternehmen, um dessen Besteuerung es sich gegebenen Falles handelt, dass zum Geschäftsbetriebe eines solchen Unternehmens die Verpachtung von Grundstücken und Depôtplätzen nicht gehört, ergibt sich schon aus dem Wesen und Begriffe des Transport-Unternehmens, welches naturgemäss auf die selbsteigene Benützung derartiger Objecte gewiesen ist, die Verpachtung also nur ausnahmsweise, nach Massgabe der zeitweisen Entbehrlichkeit vornehmen kann, so dass von der im Wege einer solchen Verpachtung erzielten Einnahme niemals gesagt werden kann, dass sie durch den Geschäftsbetrieb verursacht worden oder aus dem Geschäftsbetriebe hervorgegangen sei. Demgemäss geht es nicht an, den Pachtzinsbetrag von Seitens der Eisenbahn-Unternehmung verpachteten, ihr gehörigen Grundstücken und Depôtplätzen unter die steuerbaren Einnahmen zu stellen.

Ueberdies ist nicht ausser Betracht zu lassen, dass der Pachtschilling aus den Grundstücken und Depôtplätzen ein Einkommen bildet, welches den der Grundsteuer unterworfenen Grundertrag repräsentirt, und als solche von der Einkommensteuer nach § 2 des Patentes nicht getroffen werden darf. (Erkenntniss vom 2. April 1889, Z. 1250 [vergl. Samml. Budwiński, Band XIII, pag. 269].)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Pferdebahnlinien durch die Spitalgasse und von der Alserstrasse zur Gumpendorfer Linie. (Bauconsens.) Auf Grund des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 26. November 1889, Z. 48.035 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1889), hat die k. k. niederösterr. Statthalterei im Hinblicke auf das Ergebniss der am 11. October 1889 durchgeführten politischen Begehung der Wiener Tramway-Gesellschaft unter dem 3. December 1889, Z. 71.657, die Bewilligung zum Baue der nachstehenden Pferdebahnlinien, und zwar:

a) einer durchaus zweigeleisigen Linie durch die Spitalgasse, abzweigend von den bestehenden Geleisen in der Alserstrasse zur Verbindung mit der Pferdebahnlinie auf der Nussdorferstrasse und
b) einer theils ein-, theils zweigeleisigen Pferdebahnlinie von der Alserstrasse durch die Skodagasse, Blindengasse, Kaiserstrasse, Mariahilferstrasse und Wallgasse bis zur Gumpendorfer Linie,

gegen dem ertheilt, dass die Pflasterung der Spitalgasse in der Breite der ganzen Fahrbahn mit Holzstöckeln bis auf 15 m über das k. k. allgemeine Krankenhaus gegen die Sensengasse zu durchgeführt wird, in welcher Beziehung die erforderliche Vereinbarung mit der Gemeinde Wien noch vor Inangriffnahme des Baues zu treffen ist, ferner, dass alle durch den Bau der gedachten Tramwaylinien tangirten Canal- und Wasserleitungsschachte im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte auf Kosten der Gesellschaft entsprechend umgelegt werden, und dass endlich den im Commissionsprotokolle aufgestellten technischen Bedingungen entsprochen wird. [H.-M.-Z. 51.487.]

Mühlkreisbahn. (Staatliche Collaudirung und Uebergabe der Wege und Wasserläufe.) Die staatliche Collaudirung der Mühlkreisbahn von Urfahr bis Aigen wurde hinsichtlich der baulichen Anlagen, dann der Fahrbetriebsmittel und der Zugförderungs- und Wasserbeschaffungs-Einrichtungen durchgeführt und die Behebung der vorgefundenen Mängel angeordnet. Die in Folge des Bahnbaues neu hergestellten oder geänderten Wege und Wasserläufe sind an die betreffenden Gemeinden und Interessenten übergeben worden. [30. Mai 1889, Z. 9503.]

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Hochbauten für die Endstation Krems der Localbahn Herzogenburg-Krems und Sigmundsherberg der Localbahn Hadersdorf-Sigmundsherberg.) Die Projecte der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und Herstellung einer Locomotivremise sammt Wasserstation in der Anschlussstation Krems der Localbahn Herzogenburg-Krems, dann für die Verlängerung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes und Herstellung eines Wohngebäudes in der Anschlussstation Sigmundsherberg der Localbahn Hadersdorf-Sigmundsherberg, wurden auf Grund der gepflogenen commissionellen Erhebungen zur Ausführung genehmigt. [17. September 1889, Z. 35.203.]

— (Hochbauten in den Stationen der Localbahn Herzogenburg-Krems.) Das Handelsministerium hat auf Grund des Ergebnisses commissioneller Erhebungen für die Hochbauten in den Zwischenstationen und Haltestellen der Localbahn Herzogenburg-Krems die Ausführungsbewilligung ertheilt. [26. October 1889, Z. 34.935.]

— (Locomotivremise in der Station Sigmundsherberg-Horn der Localbahn Hadersdorf-Sigmundsherberg.) In der Station Sigmundsherberg-Horn der Localbahn Hadersdorf-Sigmundsherberg wurde eine fünfständige Locomotivremise hergestellt. [6. December 1889, Z. 46.544.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein-Ala: Herstellung eines Holzschuppens am Bahnhofe in Innsbruck.) Am Werkstättenbahnhofe in Innsbruck wird ein zur Aufstellung einer als Hilfsmotor dienenden Locomotive bestimmter Holzschuppen hergestellt. [30. November 1889, Z. 50.345.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

30. December: Der Lastzugsverkehr auf der Strecke Wien-Bruck a./L. wurde heute Nachmittags wieder aufgenommen.
— Der Verkehr auf der Flügelbahn Wessely a./March-Sudoměřitz wurde mit dem heutigen Zuge 2811 wieder eröffnet.
31. December: Auf der Localbahn Klein-Schwechat—Mannersdorf wurde der Verkehr mit Zug 1314 in der Theilstrecke Fischamend-Mannersdorf wieder aufgenommen.

Wiener Localbahnen:

31. December: Verkehr von Wien (Gaudenzdorf) nach Krottenbach wurde mit Zug 43 eröffnet; von Krottenbach nach Wiener-Neudorf noch eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Ernennungen und Auszeichnungen.) Der „Budapesti közlöny“ verlautbart die Ernennung des mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Ministerial-Secretärs Emil Abonyi und des Ministerial-Secretärs Béla Szabó zu Sectionsräthen, des mit Titel und Charakter eines Ministerial-Secretärs bekleideten Ministerial-Concipisten Julius Nedeczky und des Ministerial-Concipisten Wilhelm Emmerling zu Ministerial-Secretären. Des ferneren wurde den technischen Räthen Anton Mihálovits, Anton Hajnal und Alexius Éltetö taxfrei der Titel und Charakter von Sectionsräthen und dem Ministerial-Concipisten Aladár Ehrenhöfer der Titel und Charakter eines Ministerial-Secretärs verliehen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Auszeichnungen.) Der „Budapesti közlöny“ verlautbart, dass über Antrag des kgl. ungar. Handelsministers dem mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Director der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Johann Czigly, sowie dem Director der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, kgl. Rath Albert Schober, der Titel und Charakter von Ministerialräthen taxfrei verliehen wurde.

Projectirte Localbahn Hermannstadt—Tolmács—rumänische Landesgrenze. (Subventionirung.) Das städtische Municipium von Hermannstadt hat den Beschluss gefasst, den Ausbau einer von Hermannstadt aus an die projectirte Localbahn Tolmács—Rothenthurmpass—rumänische Landesgrenze anschliessenden Verbindungsbahn mit einer Summe von 60.000 fl. zu subventioniren. Durch Realisirung dieser beiden Projecte würde Hermannstadt am kürzesten Wege mit Rumänien verbunden.

Projectirte einschienige (verticalspurige) Strassenbahnen. (Herstellung einer Versuchslinie.) Die Budapester hauptstädtische Municipialbehörde hat im Principe beschlossen, der Firma Ganz & Comp. im Vereine mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft die Genehmigung zu ertheilen, zur praktischen Erprobung des von Ersterer projectirten Systems verticalspuriger (einschieniger) Strassenbahnen (vergl. Vrdgs - Bl. Nr. 132 und 140), an einer im Einvernehmen dieser mit der Stadtbehörde zu bestimmenden geeigneten Stelle im Bereiche der Hauptstadt, eine Versuchslinie zu erbauen und in der Weise zu betreiben, wie dies seinerzeit bei den Staatsbahnen mit elektrischem Betriebe der Fall war (vergl. Vrdgs. Bl. Nr. 67 ex 1888).

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Hinausschiebung einer Zonengrenze.) Die Budapester hauptstädtische Municipialbehörde hat die Budapester Strassenbahn-Gesellschaft aufgeforde t, im Interesse des Ofener Verkehrs den Endpunkt der Zone „Museumring—österreichisch-ungarischer Staatsbahnhof“ für die in der Richtung nach und von Ofen verkehrenden Wagen bis zur Margarethenbrücke hinauszuschieben.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Eröffnung der Strecke Borossebes-Buttyin—Gurahoncz.) Die in Verlängerung der Linie Arad—Borossebes-Buttyin ausgebaute Strecke Borossebes-Buttyin—Gurahoncz ist mit 13. December 1889 für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die bisher für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Ottlaka und Sikló wurden mit 1. Jänner 1890 zu Haltestellen umgestaltet. Die Haltestelle Sikló ist für den Personen-, Gepäcksverkehr, sowie für Frachtgüter in Wagenladungen eingerichtet, die Haltestelle Ottlaka ist ausser diesen noch für die Aufnahme und Abgabe von lebenden Thieren in Wagenladungen eingerichtet.

Projectirte Savebrücke bei Mitrovica. (Vertagung der Ausführung.) Die vom kgl. Ungar. Handelsminister beantragte Entsendung einer Commission, welche im Einvernehmen mit den Organen der kgl. Serbischen Regierung die Modalitäten des Baues der von der serbischen Regierung bereits im Jahre 1883 im Principe genehmigten Brücke über die Save nächst der Station Mitrovica der Linie India—Mitrovica der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, zu regeln bestimmt war, wurde, wie aus Budapest berichtet wird, bis auf Weiteres sistirt, nachdem die kgl. Serbische Regierung sich veranlasst fand, den Bestimmungen der Verfassung entsprechend, die Entscheidung dieser Angelegenheit der Skupschtina vorzulegen.

Ausland.

Preussen. (Schliessung der Haltestelle Leopoldinenweiche.) Zufolge Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau vom 18. December 1889 ist die zwischen Myslowitz und Brzezinka befindlich gewesene Haltestelle Leopoldinenweiche nach Ausserbetriebstellung der Grube und Abtragung der Stanislaus-Zinkhütte geschlossen worden.

Belgien. (Versuche mit elektrischem Betriebe auf Linien der Tramway-Gesellschaft in Brüssel.) Der elektrische Motor, welcher sich in den Vereinigten Staaten so gut bewährt hat, wurde auch in Belgien lange Zeit hindurch erprobt und hat nachstehende Ergebnisse geliefert: Im Jahre 1886 begann die Tramway-Gesellschaft in Brüssel mit einer Reihe von Experimenten auf ihrer Linie vom Leopoldspark nach Uccle (7 km lang mit vielen Steigungen, worunter eine mit 50 per 1000 auf 1400 m). Diese Linie ist zum Theile Stadtbahn zum Theile Vicinalbahn und in zwei Strecken, vom Leopoldsparke bis zum Königsplatze, und vom Königsplatze nach Uccle, getheilt. Auf der ersten Strecke befinden sich Curven mit einem Radius von 20 m und Steigungen bis 26 per 1000. Die Länge beträgt 1600 m. Die Experimente mit dem elektrischen Motor wurden auf dieser Strecke unternommen und die elektrische Anlage zunächst dem Leopoldsparke situirt. Die Wagen hatten Raum für 32 Personen, und zwar für 16 Sitz- und 16 Stehplätze. Die zu bewegende Last betrug:

Wagen	3·350	Tonnen
Motor sammt Mechanismen .	0·530	„
Accumulatoren	1·500	„
32 Passagiere	2·240	„
Zusammen .	7·620	Tonnen

Dieses Gewicht wurde getragen von 2 Achsen mit Rädern von 0·60 m Durchmesser.

Die Motoren machten 800 bis 900 Umdrehungen. Die Kosten dieser Anlage betrugen, Grund und Gebäude nicht inbegriffen, 109.000 Frcs., während ein Wagen sammt Accumulatoren auf 27.500 Frcs. zu stehen kam. Die Experimente mit diesem Motor ergaben jedoch nicht die erwarteten Resultate. Im Betriebe begegnete man häufigen und unvorhergesehenen Schwierigkeiten; die Abnützung und Deteriorirung der Accumulatoren ging so rasch vor sich, dass beschlossen wurde, den elektrischen Betrieb auf die rue de la Soi (1500 m) mit der höchsten Steigung von 37 per 1000 zu beschränken. Die Wagen legen 40 km zurück, ohne wieder geladen werden zu müssen. Nach Zurücklegung von 6000 bis 8000 km müssen die Accumulatoren erneuert werden. Die Erhaltungskosten erreichen den Betrag von 0·07 Frcs. per Kilometer. Im Jahre 1888 legten die elektrischen Wagen im Ganzen 105.000 Kilometer zurück und betrugen die Ausgaben mit Ausschluss des Gehaltes für den Conducteur per Kilometer 0·32 Frcs. Die Kosten sind in diesem Falle um etwas Geringes höher als bei dem Betriebe mit 2 Pferden. Allem Anscheine nach werden diese ungünstigen Resultate hauptsächlich durch die allzurasche Entladung der Accumulatoren beim Zurücklegen der Steigungen und durch die Unregelmässigkeit der Entladung hervorgerufen. Bei den grossen Fortschritten, welche in der Construction der Accumulatoren fortwährend gemacht werden, erscheinen die Schwierigkeiten jedoch keineswegs unüberwindlich.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ueberseeische Fahrordnung pro 1890.) Mit Bezug auf die in Nr. 142 des Vrdgs.-Bl. veröffentlichte neue Fahrordnung des Oesterr.-ungar. Lloyd auf den überseeischen Linien, wonach demselben gestattet wurde, dass die letzte Rückfahrt auf der Eillinie Triest-Bombay nach der alten Fahrordnung nicht am 5. Februar, sondern schon am 18. Jänner 1890 bewirkt werde, hat die Lloyd-Verwaltung beschlossen, von dieser Bewilligung keinen Gebrauch zu machen, da für die Rückreise des betreffenden Dampfers am 5. Februar 1890 Seitens des Lloyd-Agenten in Bombay bereits Verbindlichkeiten eingegangen worden sind, die nunmehr auch eingehalten werden müssen.

England. (Betriebsergebnisse der Peninsular and Oriental Co.) Ans dem Geschäftsberichte dieser Gesellschaft geht hervor, dass dieses Unternehmen eine Reineinnahme von 185.973£ erzielte und ausser der bereits vertheilten $2^1/_2$pCtigen Interims-Dividende weitere $3^1/_2$ pCt. zur Auszahlung gelangen. Die gesellschaftliche Flotte besteht aus 72 Schiffen mit 197.961 Gesammt-Tonnengehalt und 188.800 Pferdekräften; mit derselben wurden im Ganzen ca. 2,500.000 engl. Meilen Fahrt zurückgelegt.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des C. Stückes.) Das am 28. December herausgegebene C. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 894: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 19. December 1889, Z. 10.008, betreffend die Beschränkung des allgemeinen Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern aus Böhmen nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 895: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 19. December 1889, Z. 87.695, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Ziegen, sowie von Rohstoffen, Dünger etc. nach und durch Galizien durch die Eintrittsorte Szczakowa, Modlnica, Wegrzce, Kócmirzów, Szczucin und Nadbrzezie.

Nr. 896: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 22. December 1889, Z. 17.290, betreffend die Einfuhr galizischer Schweine nach Oberösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Fortbestand der Kartirungs-Frachtsätze für Eisenbahn-Fahrzeuge etc.

Die in Nr. 59 vom 19. Mai 1888 (Seite 948) dieses Blattes publicirten Kartirungs-Frachtsätze für den Transport von auf eigenen Rädern laufenden und als Parteigut aufgegebenen Eisenbahn-Fahrzeugen (Personen- und Güterwagen), dann für Locomotiven und Tender von Bregenz, Buchs, Lindau, Passau und Simbach nach Wien (Westbahnhof) transit für Rumänien, Serbien, Bulgarien oder der Türkei, deren Giltigkeit laut Kundmachung vom 2. December 1888, Nr. 145, vom 13. December 1888, Seite 2093, dieses Blattes bis 31. December 1889 verlängert wurde, bleiben unter den verlautbarten Bedingungen bis auf Weiteres — mit dem Vorbehalte einer Kündigungsfrist von 6 Wochen — längstens aber bis 31. December 1890 in Wirksamkeit.

Insoweit während dieser Zeit bezügliche directe Frachtsätze für den Verkehr mit Rumänien, Serbien etc. in Wirksamkeit treten, wird die Anwendbarkeit der vorstehend bezeichneten Kartirungs-Frachtsätze mit dem Einführungstage der directen Frachtsätze, und zwar für den betreffenden Verkehr — also auch ohne Einhaltung der Kündigungsfrist von 6 Wochen — unverzüglich aufgehoben.

Wien, am 30. December 1889. [1]

Werrabahn-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1.

In Verfolg der in Nummer 123 vom 19. October und in Nummer 141 vom 3. December 1889 dieses Blattes enthaltenen Publication, betreffend Ausnahmetarif 1 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr, wird hiemit verlautbart, dass die Frachtsätze des erwähnten Ausnahmetarifes mit 1. Jänner 1890 — und zwar zunächst ohne Ersatz — ausser Wirksamkeit treten.

Wien, am 30. December 1889. [2]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumäniens andererseits.

Neuer Tarif, Theil I.

Am 1. März 1890 tritt ein neuer Theil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen nebst Güterclassification für die in der Ueberschrift genannten Güterverkehre, in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben, bezw. ersetzt:

a) Theil I vom 1. October 1885 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband nebst Anhang und Nachträgen I—VIII zu demselben;
b) Theil I vom 1. Jänner 1886 für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband sammt Nachträgen I—V;
c) Theil I vom 1. März 1888 für den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband nebst Nachtrag I.

Dieser neue Tarif, Theil I, gilt für die unter a, b und c bezeichneten Eisenbahnverbände, sowie für den Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Es sind daher in allen Fällen, wo bezüglich der Bestimmungen und der Güterclassification in den für die vorbezeichneten Eisenbahnverbände, bezw. Güterverkehre bestehenden Tarifen oder Tariftheilen II u. s. w., auf die unter a, b und c genannten Tariftheile I Bezug genommen wird, ab 1. März 1890 lediglich die Bestimmungen, sowie die Güterclassification des in der Ueberschrift genannten Tarifes, Theil I, massgebend.

Wien, am 1. Jänner 1890. [3]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. October 1887.

Einführung eines Nachtrages III.

Mit 10. Jänner 1890 tritt zum rubricirten Tarife ein Nachtrag III in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

Ermässigte Frachtsätze für die Stationen Einsiedl, Habendorf, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten General-Direction und den betheiligten Stationen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, am 31. December 1889. [4]

Die General-Direction der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Wiedereinführung der normalen lagerzinsfreien Zeit etc. auf dem Wiener Güterbahnhofe.

Die mit dem 20. December 1889 eingeführte Herabminderung der lagerzinsfreien Zeit und Erhöhung des Lagerzinses sowie der Wagenverzögerungs-Gebühren auf dem Wiener Güterbahnhofe wird ab 1. Jänner 1890 wieder aufgehoben.

Wien, am 31. December 1889. [5]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der im Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc., giltig vom 1. Jänner 1890, auf Seite 14 für Zucker aller Art im Verkehre zwischen Görz einerseits und Prag (B. W. B.) andererseits enthaltene Frachtsatz von 230 kr. ö. W. pro 100 kg, ist auf **203** kr. ö. W. pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 30. December 1889. [6]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Ordinäre Glasflaschen	Elbogen-Neusattel und Kosten		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	a) Localtarife der betheiligten Bahnen b) Bezw. Tarif Theil II, Heft I des öst.-ung. Eisenbahnverbandes	in Kreuzern ö. W.			Im Kartirungswege		
					Pozsóny				a) 165·6 b) 150·2	146·9	18·7 3·3			
					Czegléd				a) 238·2 b) 222·8	205 9	32 3 16 9			
					Szeged Oe.U.St.E.G. u. Kgl.u.St.B.				a) 266·4 b) 248·0	237 6	28·8 11·2			
					N.-Kikinda				a) 276·1 b) 260·7	252 ·6	23·5 8·1			
					Temesvár-Jozsefváros				a) 289·0 b) 273 6	266·6	22·4 7 0			
					Orsova				a) 330 7 b) 315·3	306·8	23·9 8·5			
					Bázias				a) 315·6 b) 300·2	293·3	22·3 6 9			
					N.-Szombat				a) 185·4 b) 165·5	163·0	22·4 2·5			
					Bosna-Brod				Keine directen Tarife	259 5				
					Doberlin					260 9				
2	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier in Kisten und Fässern, Eiweis getrocknet und Eidotter in Fässern				Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890, bezw. bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Einführung im Tarifwege	Interne Tarife		in Centimes einschliesslich der Mgb. und der 5 pCt. ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
				Steinamanger S.B. u. U.St.B.	Bregenz trs.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen und ohne Routenvorschreibung nach schweizerischen Stationen zur Aufgabe gelangen				528				
					Buchs trs.					520				
					St. Margrethen trs.					530				
				Oedenburg S.B.	Bregenz trs.					472				
					Buchs trs.					464				
					St. Margrethen trs.					474				
				Barcs, Csakathurn, Kanizsa, Mura-Keresztur u. Zákány	Bregenz trs.					491				
					Buchs trs.					491				
					St. Margrethen trs.					498				
				Agram, Sissek u. Zaprešić	Bregenz trs.					483				
					Buchs trs.					483				
					St. Margrethen trs.					490				
				Agram und Zaprešić	Bregenz trs.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen und ohne Routenvorschreibung nach schweizerischen Stationen zur Aufgabe gelangen				459				
					Buchs trs.					459				
					St. Margrethen trs.					464				
				Zákány	Bregenz trs.					468				
					Buchs trs.					468				
					St. Margrethen trs.					473				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralisches Schweröl, bezw. Rohöl galiz. Provenienz	Stationen der Strecke Stanislau-Saybusch excl. Posada-Chyrowska Ustrzyki Olszanica Kolomea	Floridsdorf-Donaufeld	Nachweisung eines Minimalquantums von 200 Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr aus Galizien vom 1. Juni 1887	Tarifmässig 127·4 123·9 121·7 139·2	a) rücksichtlich der Strecke ab jeweiliger Aufgabsstation bis Saybusch für die Entfernung von 1—50 km 0·16 kr., von 51—100 km 0·13 kr., über 100 km 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km plus 1 kr. Mgb. pro 100 kg; b) rücksichtlich der Strecke Saybusch-Zablocie-Floridsdorf-Donaufeld 49·4 kr. pro 100 kg 95·4 92·7 91·0 122·1	Resultirende Differenz 32·0 31·2 30·7 17·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Frachtbriefe und Original-Aufgabs-Recepisse, wovon die letzteren nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Sendungen müssen für Raffinadezwecke bestimmt, an eine Mineralöl-Fabrik in Floridsdorf adressirt sein
				Stationen der Strecke Stanislau-Saybusch excl. Posada-Chyrowska Ustrzyki Olszanica Kolomea	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Nachweisung eines Minimalquantums von 200 Wagenladungen Aufgabe in vollgefüllten Cisternenwagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen			Tarifmässig 128·4 124·9 122·7 139·2	a) rücksichtlich der begünstigten Strecken der k.k.St.B. für die Entfernungen: von 1—50 km 0·16, von 51—100 km 0·13 und über 100 km 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km plus 1 kr. Mgb. pro 100 kg; b) rücksichtlich der Strecken Saybusch-Zablocie-Wien Nord- oder Staatsbahnhof 49·9 kr. pro 100 kg 95·9 93·2 91·5 122·6	Resultirende Differenz 32·5 31·7 31·2 16·6			Bestimmung der Sendungen zu Raffinadezwecken in der Mineralöl-Raffinerie von Gustav Wagenmann in Wien, unter deren Adresse selbe auch befördert werden müssen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
4	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker bei Aufgabe der Sendungen in Quantitäten von mindestens a) 5000 kg	Taus, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	a) Belgrad loco		Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Oesterreichisch-Ungarisch-Serbischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1888		Cent. a) 493		Im Kartirungswege		
					Belgrad trs.					488				
			b) 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief		b) Belgrad loco					b) 414				
					Belgrad trs.					409				
5	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Ordinäre Glaswaaren der Classe B	Elbogen-Neusattel, Kosten	Budapest { St.E.G., D.U.F.B., C.L.H., Josefstadt, Kelenföld S.B., Lipotváros	Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	kr. 178·6	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Kőbánya St.E.G., „ M.A.V., Promontor, Budafok, Moha					180·4				
6	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Glasballons, verpackt und unverpackt, auch mit Hohlglaswaaren der Classe B cumulirt aufgegeben	Kosten und Aussig	Bazin	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg } pro Frachtbrief n. Wag. b) 10000 kg; Aufrechthaltung der giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Aendern sich	kr. ö. W. a) 207·6 b) 169·2	Aendern sich	Im Kartirungswege		
					Nagy-Szombat					a) 218·8 b) 178·9				
					Pozsóny					a) 203·8 b) 166·2				
7	Böhmischen Westbahn	Betheiligten Verwaltungen	Garne	Turnau	Furth i/W. (B.W.B.) und vice versa	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach, resp. von belgischen Stationen. Auflieferung von a) mindestens 5000 kg b) „ 10000 „ pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Unterlassung von Routenvorschriften in der Transportrichtung nach Belgien; abweichende Abfertigung der Transporte via Furth i/W. und Eger in der Richtung aus Belgien	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	kr. ö. W. a) und b) 137·6	Francs a) 1·417 b) 1·149	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Eger (B.E.B.) und vice versa				a) und b) 128·0	a) 1·565 b) 1·273				
			Flachs und Jute	Furth i/W. (B.W.B.)	Turnau				Flachs b) 89·8, Jute b) 137·6	b) 1·298				
				Eger (B.E.B.)					Flachs b) 75·7, Jute b) 128·0	b) 1·373				
8	Böhmischen Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Kalk und Cement	I. Prag (Smichov) transit, II. Prag (K.F.J.B.) transit		Zahlung der Fracht nach der Tragkraftziffer der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1890	I. / II.	I. / II.	I. / II.	Im Kartirungswege		Bei Zusammenladung von Kalk und Cement wird bahnseitig für hiedurch entstandenen Schaden an der Waare nicht gehaftet
					Reichenberg				52·8 / 47·2	46·8 / 41·2	6·0 / 6·0			
					Liebenau				42·8 / 37·2	40·8 / 35·2	2·0 / 2·0			
					Reichenau-G.				44·4 / 38·8	42·4 / 36·8	2·0 / 2·0			
					Tannwald				48·0 / 42·4	46·0 / 40·4	2·0 / 2·0			
					Swarow				46·7 / 41·1	44·7 / 39·1	2·0 / 2·0			
					Semil				44·5 / 39·3	42·2 / 36·6	2·3 / 2·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
9	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Rundholz	Scheles	Wejhybka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Instradirung via Saaz B.E.B.	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Gegenwärtig giltige Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 36 2		Im Kartirungswege		In den nebigen ermässigten Frachtsätzen sind die Gebühren für die eventuelle Benützung der von den genannten Bestimmungsstationen nach den Schächten des Buschtěhrad-Kladnoer Bergrevieres führenden Schleppbahnen nicht inbegriffen
					Duby					37·2				
					Buschtěhrad					37 2				
					Kladno (alt)					37·2				
10	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Alaun	Dassnitz, Davidsthal, Falkenau a. d. Eger	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1890 b. a. W., längst. aber bis 31. Decemb. 1890	Bestehen keine directen Tarife		185·3 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
11	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Melasse und Osmosé- (Abfall-) Wasser	Kaaden-Brunnersdorf	Kralup	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen, bezw. Erfüllung der für die Classe B giltigen Tarifbestimmungen. Instradirung der Sendungen von Saaz B.E.B. nach Dobrowitz über Kralup-Všetat, Přivor-Nimburg	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1890	Gegenwärtig giltige Localgütertarife	Classe B	Specialtarif 2	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Kruppa	Prag (Bubna)									
				Saaz B.E.B.	Prag (Smichow)									
				Zakolan	Prag (Smichow B.E.B.)				18·8	14·4	4·4			
				Saaz B.E.B.	Dobrowitz				Besteht kein directer Frachtsatz	55·7				
12	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadezucker	I		Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die in die Gruppe I und II gehörigen Transporte von Prag nach Eger bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen sind zur Hälfte in Prag (Bubna) oder Prag (Smichow) via Wejhybka-Carlsbad nach Eger B.E.B. und zur anderen Hälfte in Prag B.W.B. via Beraun-Pilsen-Marienbad nach Eger k.k.St.B. zum Versandt zu bringen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Gegenwärtig giltige Localgütertarife, bezw. directer Tarif zwischen Stationen der B.W.B. und k.k.St.B vom 15. März 1885	kr. ö.W. a) u. b)	A { ad a) 106·2 kr. ö. W., ad b) 86·0 " " ; B ad b) 79·0*)	Verschieden	ad A. Im Kartirungswege; ad B. Im Rückvergütungswege	ad B. Original-Aufgabs-Recepisse, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, welche spätestens bis Ende Jänner 1891 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtbegünstigung
				Prag (Bubna)	Eger B.E.B.				118·0					
				Prag (Smichow)	Eger B.E.B.				119·5					
				via Wejhybka-Carlsbad										
				II										
				Prag B.W.B.	Eger k.k.St.B.				119 5					
				via Beraun-Pilsen-Marienbad										
				III										
				Kralup	Eger B.E.B.				117·0					
				Prag (Bubna)	Franzensbad B.E.B.				117·5					
				Prag (Smichow)	Franzensbad B.E.B.				119·0					
				Kralup	Franzensbad B.E.B.				116 5					
				Prag (Bubna)	Tirschnitz				115·5					
				Prag (Smichow)	Tirschnitz				117·0					
				Kralup	Tirschnitz				114·0					
				via Wejhybka-Carlsbad										

*) Der diesem Refactiesatze entsprechende Nachlass von 13 kr. ö. W. pro 100 kg wird für die gleiche Zeit auch für die nach den auf Seite 10 bis 13 des Ausnahmetarifes für Raffinadezucker im Oesterr. Eisenbahnverbande vom 1. Jänner 1889 enthaltenen Frachtsätzen von Čakovic, Münchengrätz und Svijan-Podol B.N.B., Adlerkosteletz, Časlau, Chrast, Chrudim, Dobrowitz, Dobřenitz, Sirowatka, Doudleb, Goltsch-Jenikau, Kolin, Königgrätz, Kuttenberg (Stadtbahnhof), Libnowes, Neubidschow, Pardubitz, Poděbrad, Předměřitz, Sedletz, Kuttenberg, Slatinan, Smidar, Smiřitz, Wlkawa und Wostroměř Oe.N.W.B., ferner Kolin, Morawan, Olmütz, Pardubic, Peček, Raitz und Segengottes St.E.G. nach Eger B.E.B. und k.k.St.B., Franzensbad B.E.B. und Tirschnitz abgefertigten, somit ohne Routenvorschreibung aufgegebenen Sendungen gegen ebenfalls bis spätestens Ende Jänner 1891 zu bewirkende Vorlage der auf die abschliessende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse bewilligt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
13	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Schweissofensand	Karwin	Trzynietz loco Werk	Zahlung der Fracht nach der Wagentragkraftsziffer. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	10·1 kr.	3·8 kr.	6·3 kr.	Im Kartirungswege		
14	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Petroleum	Oderberg	Dombrau Karwin Lonkau Teschen Trzynietz Jablunkau	Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen, die aus der Oderberger Petroleum-Raffinerie stammen, bezw. welche in Oderberg K.F.N.B. um- oder ausgeladen werden, werden nur auf Grund eines speciellen Uebereinkommens bonificirt	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 9·9 11·7 15·3 18·4 21·6 27·2	kr. 6·7 7·6 9·3 10·7 12·2 11·9	kr. 3·2 4·1 6·0 7·7 9·4 12·3	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse bis Ende März 1891	
15	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Roheisen und Altschienen	Oderberg transit	Trzynietz loco Werk	Bezahlung der Wagentragfähigkeit. Das Abladen hat durch Parteiorgane zu geschehen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	15·2 kr.	9·5 kr.	5·7 kr.	Im Kartirungswege		Bei in Oderberg von Deutschland übertretenden Sendungen wird pro 100 kg eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. Noten hinzugerechnet
16	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisen, Eisenwaaren, Eisenbahnhakennägel der Classe A	Oderberg transit	Trzynietz loco Werk	Aufgabe mindestens 5 t pro Wagen und Frachtbrief. Partei hat die Abladung zu besorgen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	21·6 kr.	13·2 kr.	8·4 kr.	Im Kartirungswege		Bei in Oderberg von Deutschland übertretenden Sendungen wird pro 100 kg eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. Noten hinzugerechnet
17	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Steinkohle und Coke	Karwin Dombrau	Trzynietz loco Werk	**Minimalquantum 75000 Tonnen.** Die Be- und Entladung hat durch die Partei zu geschehen. Im Falle das Minimalquantum von 75000 Tonnen nicht erreicht werden sollte, werden die Sendungen von Karwin mit 4 kr., jene von Dombrau mit 5 kr. pro 100 kg berechnet	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 7·3 8·2	kr. 3·8 4·4	kr. 3·5 3·8	Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
18	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Eisenbahn-Baurequisiten, als: Handkarren, Schiebkarren und Rollbahnwagen, dann gebrauchte Werkzeuge, wie: Spaten, Schaufeln, Hämmer u. dgl., bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	Krakau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Bestimmung der Sendungen zur Verwendung beim Baue des zweiten Geleises in der Strecke Krakau-Przemyśl; Erscheinen der Bauunternehmung für das zweite Geleise in der Strecke Krakau-Przemyśl auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife		Frachtsätze der Classe C		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	Die Frachtbegünstigungen haben für Sendungen von Stationen fremder Bahnen transit Saybusch-Zablocie, transit Oswiecim, transit Teschen, transit Oderberg und transit Marchegg keine Giltung
			2. Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren aller Art bis 6·3 m Länge, insoweit selbe nach den Positionen 128 und 129 der österr.-ungar. Waarenclassification tarifirt werden: a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen							0·26 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg				
			b) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen							0·21 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
19	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Raffinirtes Petroleum	Floridsdorf-Donaufeld (für Sendungen aus der Wien-Floridsdorfer Mineralöl-Fabrik)		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Wien Nordbahnhof				6·9	6 2	0·7			
					Wien Donauuferbahnhof (Nordbahn) transito				6·9	6·2	0·7			
					Jedlesee transito				6·9	6·2	0·7			
					Angern				16·6	13·8	2·8			
					Dürnkrut				20·2	16·6	3·6			
					Hohenau				25·6	20·8	4·8			
					Lundenburg				32·4	26·1	6·3			
					Nikolsburg via Lundenburg				40·7	32·5	8·2			
					Neusiedl-Dürnholz via Lundenburg				44 4	35·4	9·0			
					Grussbach-Schönau via Lundenburg				47·5	37·7	9 8			
					Laa K.F.N.B. via Lundenburg				49·9	39·5	10·4			
					Zellerndorf via Lundenburg				61·1	48·1	13·0			
					Ober-Gerspitz				52·2	33 2	19·0			
					Brünn K.F.N.B.				53·3	33 2	20·1			
					Prossnitz				77·2	48·1	29 1			
					Göding				40·0	32 0	8 0			
					Rohatetz				42·4	33·8	8·6			
					Bisenz-Pisek				46·8	37·2	9·6			
					Hradisch				51·2	40 6	10·6			
					Napagedl				55·3	41·6	13·7			
					Hullein				61·8	41·6	20·2			
					Prerau				66·9	41·6	25·3			
					Kojetein				67·5	12 0	25·5			
					Chropin				69·2	43·1	26·1			
					Sternberg				79·1	49·4	29 7			
					Olmütz				74·3	46·2	28·1			
					Leipnik				72 0	44·7	27·3			
					Weisskirchen				76·2	47·5	28·7			
					Pohl				79·4	49·6	29·8			
					Zauchtel				83·0	51·9	31·1			
					Stauding				86·8	54·4	32·4			
					Schönbrunn				92·2	58·0	34·2			
					Troppau K.F.N.B.				101·5	64·1	37·4			
					M.-Ostrau				94·2	59 2	35·0			
					Kremsier				64·1	42 0	22·1			
					Holleschau				64·1	41·6	22·5			
					Wall.-Meseritsch				76·2	47·5	28·7			
					Krasna				76·9	47·9	29·0			
					Frankstadt a. R.				84·9	53·1	31·8			
					Friedland K.F.N.B.				89·4	56 1	33·3			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				92·9	58·4	34·5			
20	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz		Czernotin-Keltsch	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Effectuirung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Wsetin					20 8	15·0	5·8			
				Jablunka					18·0	13·3	4·7			
				Rauczka					16·0	11·9	4·1			
				Krasna					11·1	8·7	2·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
21	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Güter der Classe I	Prossnitz	Wien Nordbhf.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Zur Bildung von Sammelladungen aus Gütern der Classe I dürfen in keiner Weise solche verwendet werden, welche im Sinne des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zu demselben zugelassen sind. Bei Inanspruchnahme der nebenstehenden ermässigten Frachtsätze wird eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	131·4	112·0	19·4	Im Kartirungswege		
				Olmütz	Wien Nordbhf.				125 5	107·0	18·5			
				Prossnitz	Brünn Nordbf.				51·7	44·5	7·2			
22	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Prossnitz	Olmütz	Nachweisung eines **Minimal-Verfrachtungsquantums von 1250 metr. Tonnen (à 1000 kg)** und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	9·9 kr.	8·4 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1891	Das ad 2 bedungene Auflieferungsquantum von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen kann auch durch Zusammenladung der diesfalls als begünstigt bezeichneten Artikel aufgebracht werden
			2. Spiritus in Fässern, Petroleum, Reis, Schiefer, Sämereien, Essig, Bier, Hafer, Abfallsfrucht, Mehl und **Mais**, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Olmütz	Prossnitz				Verschieden	8·4 kr.				
23	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Marktgüter der Classe I	Prossnitz	Brünn bezw. vice versa	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg)	Bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	51 7 kr.	46·0 kr.	5·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1891	
24	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Tabakmateriale der Classe I	Brünn	Prossnitz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	51·7 kr.	38·0 kr.	13·7 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
25	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leer retourgehende Brodgestelle als Frachtgut	Wien Nordbahnhof	Schönbrunn	Die Brodgestelle müssen vorher mit Brod gefüllt von Schönbrunn nach Wien Nordbahnhof befördert worden sein	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	93·8 kr.	Portofreie Beförderung (Nebengebühren werden tarifmässig berechnet)	93·8 kr.	Im Kartirungswege		
26	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kartoffeln	Granica transit		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die Güterclasse C giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Oswięcim loco				14·9	7·3	7·6			
					Jawiszowice				17·1	11·6	5 5			
					Dzieditz				18·9	8·6	10·3			
					Saybusch-Zablocie loco				21·0	20·2	3·8			
					Chibi				21·3	15·8	5·5			
					Pruchna				22·7	18·1	4·6			
					Petrowitz				24·6	21·5	3·1			
					Bielitz				20 7	15 0	5·7			
					Lobnitz				21·9	16 8	5·1			
					Ernsdorf				22·6	17 6	5 0			
					Grodzietz				23·2	18·7	4·5			
					Pogorsch				23·7	19·7	4 0			
					Skotschau				24·3	20·7	3·6			
					Golleschau				25·1	22·3	2·8			
					Teschen K.F.N.B. trans. für Sendungen nach Trzynietz				26 7	25·4	1·3			
					Teschen K.F.F.B. trans. für Sendungen nach Karwin				26·7	18 4	8·3			
27	Böhmische Commercialbahnen		Strassenschotter und Bruchsteine	der Ladestelle zwischen Fürstenbruck und Bakov		Bei Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von	Bis Ende December 1890	Ausnahmetarif vom 15. August 1884	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1891	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen. Die Schotter- und Bruchsteintransporte müssen stets in Partien von mindestens 5 Wagen von der Ladestelle nach den nebenbezeichneten Stationen aufgegeben werden
					Křinec	90 Waggons			14 0	12·6	1 4			
					Ronov-Woskořinek				15 0	13·6	1 4			
					Velelib				17·0	14 6	2·4			
					Unterbautzen	180 Waggons und Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens			5·8	5 5	0·3			
					Domausnice				7·6	6·5	1·1			
					Detenic				9 4	8·0	1·4			
					Libaň-Psinic				10·2	8·8	1·4			
					Kopidlno				11·2	9·8	1·4			
					Jičin				14 6	13·2	1·4			
					Křinec				14 0	12·6	1 4			
					Dymokur				15 4	14·0	1·4			
					Ronov-Woskořinek				15 0	13·6	1·4			
					Rožďalovic				12·8	11·4	1·4			
					Nimburg St.E.G.				17 0	15·6	1 4			
					Velelib				17·0	14·6	2 4			
					Jicinoves				12·4	11·0	1 4			
					Königstadtl				17·0	14 6	2·4			
28	Böhmische Commercialbahnen		Kohle und Coaks	Čelakowitz transit	Brandeis a E.	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	7·0 kr.	4·8 kr.	2·2 kr	Im Rückvergütungswege	Orig.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1891	Abladen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer				
29	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thon- und Töpferwaaren	Város-Lőd	Wien St.E.G.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindest. für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Westungarisch-Oesterreichischer Verbandtarif, Theil II, Heft 4	103·9	81·9	22·0	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1891	
30			Mehl und sonstige Mahlproducte	Tata-Tóváros	Wien St.E G. Wien K.E B. (trs.)	**600 Tonnen** (wovon mindestens zwei Drittel während der offenen Schiffahrt zur Beförderung gelangen müssen). Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1890		56·7 67 7	45 0 56·0	11·7 11·7			Sendungen in geringeren Mengen als 10000 kg pro Frachtbrief werden in das Verfrachtungsquantum wohl eingerechnet, geniessen aber keine Ermässigung
31			Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Almás-Füzitő	Wien St.E.G.	**150 Wagen** Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1890			23 2				Für die Abwage der Sendungen ist bei der Aufgabe 40 kr. pro Wagen zu entrichten. Das Ein- und Ausladen hat die Partei zu besorgen. Erfolgt das Ausladen durch die Bahnanstalt, so ist hiefür 80 kr. pro Wagen zu entrichten
32			Roheisen	Alsó-Sajo Banréve Bettlér Dobsina Gambaszög Horka Pelsőcz Rozsnyó Tornalja Nystya Tiszolz Vajda-Hunyad	Grammat-Neusiedl	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	77·8 73 7 77·8 79·2 77·8 77·8 77·8 77·8 75·9 75·7 77 8 106·3		Im Kartirungswege		Das Ein- und Ausladen hat die Partei zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg, Kreuzer)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg, Kreuzer)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
33	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Wein	Hida-Bonyhád	Prag St E.G., Prag Oe.N.W.B., Prag K.F.J.B.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Bestehen keine directen Tarife	283·0		Im Kartirungswege		
				Arad						277·4				
				Báttaszék						287·4				
				Csucsa						292·5				
				Gyöngyös						239·8				
				Eger (Erlau)						230·5				
				Villány						281·9				
				Mohács						308·8				
				Pecs						273·9				
				Devecser						205·6				
				Zichyfalva						217·3				
				Vár-Palota						224·7				
				Veszprem						218·7				
				Balaton-St. György						239·8				
				Szegsárd						255·6				
				Mihalyfalva						278·9				
				Sümeg						217 7				
				Szegszérd		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				232·5				
34			Wein und Most	Német-Boly	Wien (St.E.G.)	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindest. für 5000 kg pro Wagen u. Frachtbrief		Westungar.-Oesterr. Verbandtarif, Heft 1	199 5	165·3	34·2			
				Pécs	Wien (Matzleinsdorf)				172·5	151·9	20 6			
				Villány					194·3	159 9	34·4			
35			Holz in die Classe C und in Specialtarif 2 gehörend	Bosna-Brod	Wien St.E.G.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief		Westungar.-Oesterr. Verbandtarif. Heft 1. resp. Localtarife	Verschieden	89·3				
				Eszék	Wien St.E.G. und Schwechat-Kledering					69 0				
				Samac						76 0				
				Vinkovce loco u. trans.						69 0				
				Vukovár						68 0				
				Eszék	Wien Matzleinsdorf					69·0				
36			Holz des Specialtarifes 2	Pécs	Wien (St.E.G. u Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief			Verschieden	81·6				
					Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.N.B.)				Bestehen keine directen Frachtsätze	139·4				
					Aussig (St.E.G. und Oe.N.W.B.)					150·2				
37		Kgl. ung. Staatsbahnen	Ziegel	Tata-Továros	Wien St.E.G. (via Bruck a. L.)	Frachtzahlung mindest. für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen		Westungar.-Oesterr. Verbandtarif, Theil II, Heft 4	34 0	27·0	7·0			Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg ad a)	ad b)	Zugestandener Frachtsatz ad a)	ad b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze ad a)	ad b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer per 100 kg								
38	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	a) Frättingsdorf b) Neubau-Kreuzstätten	Brüsau-Brünnlitz	In vollen Wagenladungen, bei Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	41·1	—	27·8	—	13·3	—	Im Kartirungswege		
					Schimitz				26·6	—	18·1	—	8·5	—			
					Brünn				25·6	28·2	17·1	19·3	8·5	8·9			
					Střelitz				22·8	—	17·1	—	5·7	—			
					Siluvka				21·1	—	17·1	—	4·0	—			
					Kanitz-Eibenschitz				20·1	—	16·6	—	3·5	—			
					Kromau				17·7	—	13·5	—	4·2	—			
					Wolframitz				16·8	—	13·3	—	3 5	—			
					Mislitz				14·4	—	10·9	—	3·5	—			
					Frischau				12·3	—	8·8	—	3·5	—			
					Znaim				16·8	—	13·3	—	3·5	—			
					Mühlfraun				15·3	—	11·8	—	3·5	—			
					Hödnitz				14·6	—	11·1	—	3·5	—			
					Possitz-Joslowitz				12·1	—	8·6	—	3·5	—			
					Grussbach-Schönau				10·3	16·1	6·8	9·4	3·5	6·7			
					Laa				7·7	—	5·7	—	2·0	—			
					Staatz				5·8	—	3·8	—	2·0	—			
					Frättingsdorf				—	9·5	—	6·0	—	3·5			
					Mistelbach				6·4	6·6	4·4	4·6	2 0	2·0			
					Ladendorf				7·9	5·6	4·4	3·6	3·5	2·0			
					Neubau-Kreuzstätten				9·5	—	6·0	—	3·5	—			
					Schleinbach				12·1	6·4	8·6	4·4	3·5	2·0			
					Wolkersdorf				13·4	7·7	9·9	5·7	3·5	2·0			
					Gerasdorf				15·8	10·3	10·2	7·8	5 6	2·5			
					Stadlau				17·7	12·3	10·2	8·4	7 5	3·9			
					Raasdorf				20·1	14 9	13·1	11·5	7 0	3·4			
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				22·5	17·0	15·5	13·3	7 0	3 7			
					Schönfeld-Lassee				24·1	18 9	17·1	14·0	7·0	4·9			
					Marchegg loco				26·0	21·1	18·0	16·1	8·0	5 0			
					Wien				20·4	15·1	10·2	8·4	10·2	6·7			
					Simmering				24 4	19·1	15·8	14·0	8·6	5·1			
					Schwechat-Kledering				24·4	19·1	15·8	14·0	8·6	5·1			
					Lanzenzorf-Pellendorf				24·9	19·6	16·3	14·5	8·6	5·1			
					Himberg				25·7	20·4	16·6	14·8	9·1	5·6			
					Grammat-Neusiedl				27 0	21·7	16·6	14·8	10·4	6·9			
					Götzendorf				28·2	22·9	16·6	14·8	11 6	8·1			
					Trautmannsdorf				28·8	23·5	16·6	14·8	12·2	8·7			
					Wilfleinsdorf				29·8	24·5	16·6	14·8	13·2	9·7			
					Bruck a/L. St.E.G. Localbahn u. Bruck a/L. U.St.B. trs.				30·6	25·3	16·6	14·8	14·0	10·5			
					via Wien St.E.G.-Götzendorf: Mannersdorf				33·4	28·1	20·2	18·4	13·2	9·7			
					Schwadorf				33·4	28·1	20·2	18·4	13·2	9·7			
					Klein-Neusiedl				33 4	28·1	20·2	18·4	13.2	9·7			
					Fischamend				34·2	28·9	21·0	19·2	15·0	9·7			
					via Wien St.E.G.-Bruck a/L. (Localb.): Pachfurth				35·3	30·0	20·2	18·4	15·1	11·6			
					Rohrau				35·7	30·4	20·2	18·4	15·5	11·6			
					Petronell				37·7	32·4	21·5	19·7	16·2	12·7			
					Deutsch-Altenburg				39·7	34·4	22·5	20·7	17·2	13·7			
					Hainburg				40·5	35·2	23·3	21·5	17·2	13·7			
					Enzersdorf bei Staatz				5·6	—	3·8	—	1·8	—			
					Ameis				10·8	—	6·0	—	4·8	—			
					Klein-Hadersdorf-Maria-Brünndl				10·8	—	6·0	—	4·8	—			
					Poysdorf				11·6	—	6·7	—	4·9	—			
				Klein-Schwechat	Klein-Neusiedl				9·5		7·8		1·7				
				Lanzendorf-Pellendorf					14·9		12·0		2·9				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
39	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel			Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Kreuzer			Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen besorgt die Partei
				Hohenmauth	Chotzen				6·7	5·2	1·5			
					Zámrsk				11·0	7·1	3·9			
					Uhersko				12·9	8·4	4 5			
					Morawan				14·2	9·3	4·9			
					Dašic				15·2	10·0	5·2			
					Pardubic				15·5	11·7	3·8			
					Přelouč				19·1	14·3	4·8			
					Kolin				25·8	19·6	6·2			
					Peček				29·5	22·3	7 2			
					B.-Brod				32·5	24·8	7·7			
					Brandeis				10·8	6·4	4·4			
					Wildenschwert				12·9	8·2	4·7			
					Wildenschwert trans.				12·6	8·2	4·4			
					Böhm.-Trübau				15 5	10·2	5·3			
					Abtsdorf				18·1	10·5	7 6			
					Zwittau				19·6	10·5	9·1			
					Triebitz				17·0	11·3	5·7			
					Landskron				24·3	15·7	8·6			
					Oujezd				10·8	6·8	4·0			
					Čerma-Jeleni				11·8	7·7	4·1			
					Borohradek				13·1	8·6	4·5			
					Tyništ				14·9	9·9	5·0			
					Bolehošt				17 0	11·3	5·7			
					Opočno				19·1	12·8	6 3			
					Bohuslavic				20·5	13·9	6·6			
					Neustadt a. d. M.				21·5	14 6	6·9			
					Nachod				24·1	16·6	7·5			
					Politz				27 0	18 8	8·2			
					Cerekvic-Böhm.-Hruschau				6·7	5·2	1 5			
					Leitomischl				9·9	8·4	1·5			
				Lobositz	Bodenbach				15·1	10·0	5·1			
					Popkovic-Kartic				13·4	10·0	3·4			
					Nestersitz-Pömmerle				11·6	9·2	2·4			
					Schönpriesen				9·7	7·7	2·0			
					Aussig				9·2	7·2	2·0			
					Libochovič				9·1	7·0	2·1			
					Běřkovic-Melnik				13·4	10·5	2·9			
					Jenšovic				15·3	11·9	3·4			
					Weltrus				17·0	13·2	3·8			
					Kralup				18 5	14·3	4 2			
					Welwarn				24·5	16·7	7·8			
					Swoleňowes				24·9	16·9	8·0			
					Knobis				30·1	19·9	10·2			
					Střebichovic-Vinařic				30·9	20·8	10·1			
				Neustadt a. d. M.	Weckelsdorf				12·1	9·5	2·6			
					Matha-Mohren				11·0	8·8	2·2			
					Politz				9·7	7·9	1·8			
					Hronov				8·2	6·8	1·4			
					Nachod				6·4	5·5	0·9			
					Bohuslavic				5·6	5·0	0·6			
					Opočno				6·4	5·5	0·9			
					Bolehošt				8·4	7·0	1·4			
					Tyništ				10·5	8.5	2·0			
					Borohradek				12·3	9·7	2·6			
					Čerma-Jeleni				13·6	10·6	3·0			
					Oujezd				14·9	11·5	3·4			
					Chotzen				16·3	12·6	3·7			
					Hohenmauth				21·5	14·6	6·9			
					Wildenschwert				20·1	15·6	4·5			
				oder vice versa										
				Cerekvic—Böhm.-Hruschau	Leitomischl				7·1	5·0	2·1			
					Hohenmauth				6·7	5·2	1·5			
					Chotzen				9 9	8·4	1·5			
					Brandeis				14·0	8·4	5·6			
					Wildenschwert				16·1	9 9	6 2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		„Mauer- und Dachziegel"	Cerekvic—Böhm.-Hruschau	Wildenschwert trans.	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	15·8	9·9	5 9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen besorgt die Partei
					Uhersko				16 1	9·9	6·2			
					Moravan				17·4	10 8	6·6			
					Dašic				18·4	11·5	6·9			
					Pardubic				18·7	13·1	5·6			
					Böhm.-Trübau				18·7	11·0	7·7			
					Abtsdorf				21·3	12 2	9·1			
					Zwittau				22·8	12·2	10·6			
					Brüsau-Brünnlitz				26·6	18 5	8·1			
				Hohenstadt	Olmütz				15·1	10·0	5·1			
					Stefanau				12·9	10·0	2·9			
					Schwarzbach				10·0	8·0	2·0			
					Müglitz				6·6	5·6	1·0			
					Hochstein				6·4	5 4	1·0			
					Budigsdorf				7·9	5·9	2·0			
				Heřmanměstec	Vale				7·9	6 0	1·9			
					Přelouč				9·1	7·0	2·1			
					Kladrub				13·2	8·3	4·9			
					Elbeteinitz				15·8	10 3	5·5			
				Pořičan	Nimburg St.E.G.				9·1	7·1	2·0			
					Böhm.-Brod				5·6	4·6	1·0			
					Auwal				7·9	5·9	2·0			
					Béchovic				10·3	8·3	2·0			
					Prag				13·6	11·6	2 0			
					Lieben				12·3	10·3	2·0			
					Velim				7·7	5·8	1·9			
					Sadska				6·7	5·0	1·7			
					Peček				5·8	5·0	0·8			
					Kolin				9·7	7·7	2·0			
				Hermsdorf-Oehlberg	Mittelsteine				8·2	6·8	1·4			
					Ottendorf				5·6	4·8	0·8			
					Braunau				5·6	4·8	0·8			
					Halbstadt				5·6	4·8	0·8			
					Bodisch				6·6	5·7	0·9			
					Weckelsdorf				7·4	6·2	1·2			
					Matha-Mohren				8·4	7·0	1·4			
					Politz				9 7	7·9	1·8			
					Hronov				11·3	9·0	2·3			
					Nachod				13·1	10·2	2·9			
					Neustadt a/M.				15·6	12·1	3·5			
				Brünn	Skalic-Boskowic				13 6	10·6	3·0			
					Trebitsch				23·5	15·2	8·3			
					Okříško				26·4	17 4	9·0			
				Tecic	Namiest				11·6	7·9	3·7			
					Studenetz				13·5	9·2	4·3			
					Trebitsch				17·1	11·7	5·4			
					Okříško				20·0	13 9	6·1			
					Budischau				15·5	12·4	3·1			
					Gr.-Meseritsch				19·0	13·2	5·8			
					Rudikau				17·1	13·2	3·9			
				Segengottes	Trebitsch				13 9	10·8	3·1			
					Okříško				16·8	13·0	3·8			
					Budischau				13·5	12·4	1·1			
					Gr.-Meseritsch				19 2	12·4	6·8			
					Brünn				13·1	10·6	3 1			
				Kolin	Elbeteinitz				6·6	5·7	0·9			
					Přelouč				11·0	9 0	2·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
40	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Szöllös Cseklesz Szempcz Ujfalu Pozsony	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 34·4 36·2 37·2 28·8 31·9	kr. 27·4 29·2 30·2 20·3 21·9	kr. 7·0 7 0 7·0 8·0 10·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Neubau-Kreuzstetten	Ujfalu Pozsony				23·5 27·1	18·5 20·1	5·0 7·0			
41	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Mislitz	Brünn Segengottes Rapotitz Kralitz Namiest Studenetz Budischau Rudikau Gross-Meseritsch Wladislau Trebitsch Okřisko	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 16·1 20·5 19·3 20·6 21·9 23·8 25·8 27·4 29·3 25·8 27·4 30·3	kr. 13·0 13·0 13·5 14·4 15·3 16·6 18·1 19.2 20·6 18·1 19·2 21·3	kr. 3·1 7·5 5·8 6·2 6·6 7·2 7·7 8·2 8·7 7·7 8·2 9 0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Laa	Stadlau				21·6	14·1	7·5			
42	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Chamottesteine und Thonerde, unverpackt oder in Säcken verpackt	Bubna St.E.G.	Nemotitz Gaya	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 63·7 65·8	kr. 57·9 60·8	kr. 5·8 5·0	Im Kartirungswege		
43	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche, welche pro Collo den Umfang eines halben Kubikmeters und das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Prag St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.J.B.	Budapest St.E.G. (Personenbahnhof der kgl. ung. St.-B. oder Südbahnhof)	Aufrechthaltung der für Eilgüter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-ung. Verbandstarif	908·6 kr.	451·8 kr.	456·8 kr.	Im Kartirungswege		
44	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Tabakmaterialien, als: Tabakfabrikate, Rohtabak etc., sowie Oekonomieartikel (excl. Emballagen und Kohle); b) leere, gebrauchte Emballagen, als: leere Kisten, Säcke, Stricke etc	Hainburg	Wien St.E.G. oder vice versa	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	ad a) 30·0 ad b) 18·2 } kr. pro 100 kg		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von der k. k. Tabakfabrik in Hainburg aufgegeben oder an dieselbe adressirt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
45	Oe.U.St.E.G.		Leer retourgehende Milchgeschirre (Fässer, Kannen etc.)	Wien St.E.G.	Glinzendorf	Bei Beförderung als Eilgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Kein Tarif	16·3 kr.		Im Kartirungswege		
46	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Falzziegel	Inzersdorf (Abzweigung des Industrie-Geleises)	Budapest (St.E.G. Donauuferbahnhof, Josefstadt, Kelenföld, Lipotváros und Südbahnhof)	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Kein Tarif	41·1 kr.		Im Kartirungswege		
47	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Vereinigten Arader und Csánader Eisenbahnen	Getreide, Hülsenfrüchte und Reps	Apátfalva	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	kr. 135·1	kr. 123·8	kr. 11·3	Im Kartirungswege		*)
				Kis-Zombor					131·2	122·2	9·0			
				Makó					132·9	122·2	10·7			
				Nagylak					136·9	126·6	10·3			

*) Diese Frachtsätze werden im Rückvergütungswege auch auf Sendungen nach den Stationen der Linie Wien-Wilfleinsdorf angewendet, und zwar gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1891 einzusenden sind. Die Sendungen sind bis Wien im Oesterr.-ungar. Verbandsverkehre, und ab Wien im Localverkehre abzufertigen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
48	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	·	Coaks	Wien St.E.G.	Budapest St.E.G.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Bestehen keine directen Kohlenfrachtsätze	kr. 54·4		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
					Kōbanya "					55·6				
					Szt.-Lōrincz "					56·4				
					Vecsés					57·7				
					Üllö					59·9				
					Monor					60·2				
					Pilis					61·9				
					Alberti-Irsa					63·0				
					Czegled					65·7				
					Nagy-Kōrōs					68·5				
					Kecskémet					70·9				
					Felegyháza					74·8				
					Kistelek					79·4				
					Szeged St.E.G.					84·3				
				Brünn	Budapest St.E.G.					63·8				
				Prag St.E.G.						98·8				
49	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classen: A	Stationen der Strecke von Bisenz (incl.) bis Austerlitz und Bisenz-Pisek K.F.N.B.	Budapest St.E.G., Josefstadt, Lipotváros, Donauuferbahnhof, Kelenföld und Südbahnhof	Aufgabe mindestens von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr.-ungar. Verbandstarif	Classe A	Verschieden	5·0	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Mai 1891	
			B			Aufgabe mindestens von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Classe B		4·0			
			A und B	oder vice versa		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut			Classe II		12·0			
50	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Senftenberg (Lititz)	Triebitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Zahlung der Fracht mindestens für 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	kr. 11·5		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Sichelsdorf					14·8				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
51	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Holzstoff in nassem Zustande	Launsdorf	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- und Abladen hat Partei zu besorgen, widrigenfalls hiefür die tarifmässige Manipulationsgebühr zur Einhebung gelangt. Instradirung via Klagenfurt	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interne Tarife	48·3	44·0	4·3	Im Kartirungswege		
				Friesach	Graz S.B.	Instradirung via Leoben			46·9	38·0	8·9			
				Einöd	Graz S.B.	Instradirung via Leoben			45·9	38 0	7 9			
				Einöd	Peggau	Instradirung via Leoben			39·9	38·0	1 9			
									kr. excl. Mgb.	kr. excl. Mgb.	kr.			
52	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben, Parquetten und Friesen	Lukač Virovitiča Teresovač-Suhopolje Pivnica Gyulaves Bastaji Daruvár Sirač Pakrac-Lipik Cabuna Sladojevce Slatina Supljalipa Koncanica-Zdenci	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Eine Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist unzulässig. Das Aufladen der Transporte hat auf Kosten der Partei durch deren eigene Leute zu erfolgen, während das Abladen durch Organe der Bahnanstalt erfolgt	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interne Tarife	Variabel	71·6 71·6 71·6 71·6 71·9 73·6 75·4 77·0 78·9 71·6 71·6 71·6 74·8 75·8 kr. incl. Steuer	Variabel	Im Kartirungswege		
53	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Holz des Ausnahmetarifes für den Frachtguttransport von diversen Stationen nach Triest und Fiume, giltig vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf	Barcs Babocsa Vizvar Berzencze Gola	Triest S.B. und Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Aufladen haben die Parteien zu besorgen oder hiefür 2·1 kr. pro 100 kg incl. Steuer zu entrichten. Eine Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist unzulässig. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen der neben genannten officiellen Tarife	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für den Frachtguttransport von Holz in Wagenladungen von diversen Stationen nach Triest und Fiume, giltig vom 1. Jänner 1890, bezw. Ungar.-Adriatischer Eisenbahnverbandtarif (Heft 1) giltig vom 1. Juli 1887	Variabel	65 0*)	Variabel	Im Kartirungswege		
				Légrád Kanizsa Mur.-Keresztur Kottori Kraljeveč						65·1*) kr. incl. Steuer und incl. Abladegebühr				
54	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Cilli	Cormons trs.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädr. Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	48	41	7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufg.-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
									kr. N. excl. Mgb.	kr. N. excl. Mgb.	kr. N. excl. Mgb.			

*) Insolange als sich für bestimmte Holzgattungen die Frachtsätze der nebigen Tarife nicht billiger stellen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
55	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Salz	Triest S.B.	Agram	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen an ärarische Salzniederlagen adressirt sein. Diese Frachtsätze gelten auch dann, wenn zwar auf den bezüglichen Frachtbriefen Private als Aufgeber und Adressaten figuriren, durch eine dem Frachtbriefe angeschlossene Salzzahlungsbollette jedoch nachgewiesen wird, dass die betreffenden Sendungen für eine zum Salzverschleisse berechtigte Firma bestimmt sind	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif, bezw. Tarif vom 1. Juli 1887 zwischen Triest einerseits und Stationen der Strecke Agram-Sissek und Sissek-Doberlin andererseits, und Tarif zwischen Triest S.B. einerseits und den Stationen der Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn vom 1. Jänner 1889	80·2	41·7	38·5	Im Kartirungswege		
					Sissek				91·0	61·7	29·3			
					Zapresič				76·0	52·1	23·9			
					Gorica				84·4	52·1	32·3			
					Csakathurn				92·0	54·0	38·0			
					Sissek	Transporte müssen nachweislich für Bosnien oder die Herzegowina bestimmt sein		Obiger Kartirungssatz	61·7	58·1	3·6	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse und den Export nach Bosnien oder in die Herzegowina nachweisenden Frachtdocumente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
									kr. N. incl. Mgb., bezw. incl. Steuer		kr.			
56	Südbahn-Gesellschaft		Tabakmehl und Rauchtabak (auch Rauchtabakgespunste) in Säcken verpackt	Kanizsa	Radkersburg	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1890	Localtarife	122·8 kr. N. incl. Mgb. und ungar. Steuer	83·2 kr. N. incl. Mgb. und ungar. Steuer	39·6 kr.	Im Kartirungswege		
57	Südbahn-Gesellschaft		Salz	Budapest S.B. loco und transit	Radkersburg	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1890	Localtarife	117·6 kr. N. incl. Mgb. und ungar. Steuer	110·0 kr. N. incl. Mgb. und ungar. Steuer	7·6 kr.	Im Kartirungswege		
58	Südbahn-Gesellschaft		Schleifholz	Niklasdorf	Spielfeld	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- und Abladen hat im Sinne der Bestimmungen des Tarifes XVI zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemb. 1890 | Juni 1890	Interner Tarif der Südbahn	42·0	21·2	20·8	Im Kartirungswege		
				Leoben mit Provenienz von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen					42·0	21·2	20·8			
									kr. ö. W. incl. Mgb.	kr. ö. W. excl. Mgb.	kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr. S.	kr.			
59	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Schlacken	Donawitz	Trofaiach	Bei Expedition per Bahn eines Minimalquantums von 15000 t unter Zulässigkeit der Achsverfrachtung eines jährlichen Maximalquantums von höchstens 300 t. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen der Sendungen hat in allen Fällen durch die Partei binnen der im Tarife normirten Frist veranlasst zu werden, widrigenfalls die in demselben vorgesehenen Verzögerungsgebühren zur Einhebung gelangen. Ueberdies hat die schliessende Firma einen Revers auszustellen, in welchem sie erklärt, dass sie die Differenz zwischen den Normaltarifen und den ermässigten Tarifen der Bahn dann rückerstatten werde, wenn das bedungene Minimalquantum binnen Jahresfrist nicht aufgeliefert und den sonstigen Bedingungen nicht entsprochen werden sollte	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende December 1890	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·0	4·0	3·0	Im Kartirungswege		Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 19. December 1889, sub Posten Nr. 3189—90 publicirten Begünstigungen modificirt und außer Wirksamkeit gesetzt
60			Roheisen	Trofaiach	Donawitz				7·0	5·0	2·0			
61			Flossen, Erz und Kalk	Trofaiach	Leoben loco und transit				7·4	5·0	2·4			
				und vice versa										
				Vordernberg	Trofaiach				7·0 incl. Mgb.	5·0 exclus. Auf- u Abladegebühr	2·0			
				und vice versa										
62	Südbahn-Gesellschaft		Chromkali und chromsaures Natron	Hrastnigg	Wien (Matzleinsdorf)		Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dec. 1890, wenn nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgt	Interner Tarif	Serie III, resp. Serie IV	108·0 kr. N. incl. Mgb.	Variirt	Im Kartirungswege		
					Budapest S.B. loco und trans.					117·6 kr. N. incl. Mgb. u. ung St.				
63	Südbahn-Gesellschaft		Papier aller Art	Ob.-Eggendorf	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Verzichtleistung auf das Strassenfuhrwerk in nebenstehender Relation während der Begünstigungsdauer	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	26·0	18·0	8·0	Im Kartirungswege		
									kr. N. incl. Mgb. und incl. Auf- u. Ablegegebühr		kr.			
64	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und der Mohacs-Fünfkirchner und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	Szabolcs und Grube	Pola	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine in Pola adressirt und via Pragerhof instradirt werden. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die einschlägigen Bestimmungen der Auf- und Abgabebahn	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interne Tarife	128·1	104·86	23·24	Im Kartirungswege		
									kr. Noten incl. Steuer		kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
65	Südbahn-Gesellschaft		Rollgerste	Budapest S.B. loco und transit	Brixen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendet, vierrädrigen Wagen. Die Instradirung via Pragerhof ist auf den Frachtbriefen vorzuschreiben	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband, giltig vom 15. Juli 1885	kr. Noten incl. Mgb. u. Steuer 176·0	153·0	kr. 23·0	Im Kartirungswege		
					Bozen				179 0	161·0	18·0			
					Trient				185 0	172 0	13·0			
					Roveredo				188 2	176·0	12·2			
66	Südbahn-Gesellschaft		Mahlproducte	Wien (Matzleinsdorf)	St Egyden	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänn. 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dec. 1890	Interner Tarif	26·0 kr. ö. W. incl. Mgb.	22·0 kr. ö. W. incl. Mgb. und Auf- u. Ablegegebühr	4 kr.	Im Kartirungswege		
67	Südbahn-Gesellschaft		Mahlproducte	Graz S.B.	Triest S.B. und Fiume	**Bei Expedition von mindestens je 600 t** während der Begünstigungsdauer durch ein Mühlen-Etablissement ab nebigen Stationen nach Triest oder Fiume. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen ab Triest oder Fiume nach einem überseeischen Hafen verschifft werden	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende December 1890	Ermässigte Kartirungssätze laut des vom 1. Jänner 1890 giltigen temporären Anhangs zu dem Tarife der Südbahn-Gesellschaft, sub fortlaufender Nummer 50d	kr. ö. W. incl. Mgb. 78	72	kr. 6	Im Rückvergütungswege	Gegen auf ein Mühlen-Etablissement als Aufgeber lautende Original-Frachtbriefe und Aufgabs-Recepisse über den Versandt nach Triest oder Fiume, sowie der die Weiterbeförderung per mare ab Triest oder Fiume nachweisenden, auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Original-Schiffsconnaissements, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Wildon					74	68	6			
				Leibnitz					70	64	6			
				Marburg					64	58	6			
				Kranichsfeld					62	56	6			
68	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte	Velencze	Wien (St E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Instradirung ist den Bahnorganen zu überlassen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband	88·4 kr. Noten incl. Mgb. und ungar. Steuer	73·0 kr. Noten incl. Mgb. und ungar. Steuer	15·4 kr.	Im Kartirungswege		
69	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Sagor	Laibach	**Auflieferung von mindestens 30000 t nach Laibach und 12000 t nach Divacca innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief unter Einrechnung eines 5 pCtigen Gutgewichtes. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. Staatsbahnen bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende December 1890	Interner Tarif	kr. ö. W. excl. Mgb. 16	9	kr. 7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die Heizhausleitung in Laibach, resp. in Divacca als Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Divacca				30	18	12			
70	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Bahn	Mineralkohle	Für die aus den Tregister Kohlenwerken zu Regiezwecken der k. k. Staatsbahnen zu beziehenden Mineralkohlentransporte wird ab dem 1. Jänner 1890 bis Ende December 1890 rücksichtlich der Tregister Flügelbahn und der Graz-Köflacher Bahn ein 5 pCtiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden und die tarifmässige Ueberfuhrsgebühr in Graz nicht berechnet.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
71	Südbahn-Gesellschaft		Secundärzugs-Maschinen sammt Tender, und für Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend	Wien Matzleinsdorf Leobersdorf Leoben und vice versa Wien Matzleinsdorf Leobersdorf Leoben Unter-Drauburg und vice versa Klagenfurt und vice versa	Mürzzuschlag Graz Unter-Drauburg	Die Transporte müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein. Für Brennholz und Steinkohle bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Serie VI je nach dem Gewichte	14·36 10 69 6 16 25 45 21·65 7 70 13·93 7·02 fl. ö. W. pro Tendermaschine oder pro Schlepptender	Verschieden	Im Kartirungswege		
72			Brennholz und Steinkohle	Wien Matzleinsdorf Leobersdorf Leoben Graz und vice versa Wien Matzleinsdorf Leobersdorf Leoben Unter-Drauburg und vice versa Klagenfurt und vice versa	Mürzzuschlag Graz Unter-Drauburg					17·6 13·1 11·4 12 6 29·0 25·6 13 8 17·1 13·0 kr. ö. W. pro 100 kg excl. Mgb.				
73			Lebensmittel, Drucksorten, Metallwaaren, Wagen- und Zugsausrüstungsgegenstände, Werkzeuge und Requisiten, Beleuchtungs-, Putz-, Schmier und Bahnerhaltungsmaterialien, ferner Reservebestandtheile, Räderpaare, Federn, Kuppelungen und andere Eisenbahnbetriebsmaterialien	Wien Matzleinsdorf Leobersdorf Leoben und vice versa Wien Matzleinsdorf Leobersdorf Leoben Unter-Drauburg und vice versa Klagenfurt und vice versa	Mürzzuschlag Graz Unter-Drauburg				Verschieden	Bei Aufgabe als Eilgut 0·4 kr. pro 100 kg und 1 km, bei Aufgabe als Frachtgut, u. zw.: in jedem Gewichte 0 2 kr. pro 100 kg und 1 km und in Wagenladungen, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief 15 5 kr. pro Wagen und 1 km				
74	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren	Deutsch-Landsberg	Graz trs.	In jedem Gewichte. Sendungen müssen nach Ostindien, China oder Südamerika bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	36 4 kr. N. incl. Mgb. und excl. der normalen Ueberfuhrsgebühr	25·8 kr. N. incl. Mgb. und excl. der normalen Ueberfuhrsgebühr	10 6 kr. N.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende und an den öst.-ung. Lloyd als Empfänger adressirte Frachtbriefe.*)	

*) wenn auf diesen Documenten vom Lloyd die Bestätigung beigefügt wird, dass diese Transporte factisch nach der Levante, bezw. nach Ostindien, Brasilien oder China expedirt wurden, oder gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, denen zum Nachweis der bedungenen Bestimmung die Original-Schiffs-Connaissements oder die Certificate des k. k. Hafen- und See-Capitanates in Triest, bezw. des kgl. ungar. Hafenamtes in Fiume, aus welchen die erforderlichen Daten, u. zw.: der Inhalt eines jeden Colli unter Angabe der Marken, Nummern und des Gewichtes derselben zu ersehen sind, beigeschlossen werden müssen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Nr.	von der	
75	Südbahn-Gesellschaft	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 139, vom 28. November 1889, sub Post 2626, für Zündwaaren ab Graz und Leibnitz nach Triest S.B. und Fiume, mit der Bestimmung nach Ostindien, Brasilien oder China publicirten Begünstigungen, gelangen mit Giltigkeit ab 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890, unter Aufrechthaltung derselben Modalitäten auch für Zündwaaren nach Buenos-Ayres (Republik Argentien) zur Anwendung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
76	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Lebensmittel, als: Gartengewächse und Gemüse, frische (einschliesslich Knoblauch und Zwiebeln), Kartoffeln, Kastanien und Maronen, Obst, frisches, Südfrüchte, saure	Pontebba transit	Wien loco und transit, sowie Meidling	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze ab Peri transit gelangen für Sendungen von italienischen Stationen westlich der Linie Padua-Bologna-Pistoja-Pisa-Spezia, die Frachtsätze ab Pontebba transit und Cormons transit für Sendungen ab Stationen der vorbezeichneten Linie und von südlich hievon gelegenen Stationen zur Berechnung. Die Frachtsätze ab Pontebba transit und Cormons transit werden auch für Sendungen von Gartengewächsen und Gemüsen, frischen (einschliesslich Knoblauch und Zwiebeln), dann für Kartoffeln ab den Stationen Venedig und Chioggia berechnet. Zu jeder Sendung müssen ausgefertigt werden: a) Für den italienischen Durchlauf, die für Piccola velocità accelerata vorgeschriebenen Frachtbriefe, b) Für den österr.-ungar. Durchlauf, die für Eilguttransporte vorgeschriebenen Frachtbriefe. Unter principieller Wahrung der für Frachtguttransporte normirten Lieferfristen werden die Sendungen rücksichtlich des österr.-ungar. Durchlaufes eilgutmässig befördert. Die Instradirung via Peri, Pontebba oder Cormons ist auf den Frachtbriefen vorzuschreiben; die Gebühren sind bei der Aufgabe zu frankiren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Verschieden	23·70	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Peri transit						33·24				
				Cormons transit	Budapest Südbahnhof					26·66				
				Peri transit						35·62				
										Francs pro Tonne = 1000 kg incl. der ungar. Transportsteuer im Verkehr mit Budapest				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
77	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Cigarren	Roveredo	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Specialtarif für den Transport von Frachtgütern zwischen Wien K.E.B. und Wien S.B. einerseits und Tiroler Stationen der Südbahn andererseits, giltig vom 1. November 1886	Kreuzer N. incl. Mgb. 433	406·0	27·3 kr.	Im Kartirungswege		
78	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	a) Chemikalien, Harze, Colophonium, Chlorkalk, Pottasche, Soda, Stärke und Cement b) Papier	a) Graz b) Deutsch-Landsberg	a) Deutsch-Landsberg b) Graz	Für Sendungen in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	a) 33·6 b) 33·6 Kreuzer N. incl. Mgb. u. excl. der normalen Ueberfuhrsgebühr bei Graz S.B. transitirenden Sendungen	a) 29·7 b) 29·7	a) 3·9 b) 3·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma ad a) als Empfängerin lautende Frachtbriefe und ad b) als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
79	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	a) Chemikalien, Harze, Colophonium, Chlorkalk, Pottasche, Soda, Stärke und Cement b) Papier inclus Packpapier	a) Graz b) Voitsberg	a) Voitsberg b) Graz	Für Sendungen in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1890	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	a) 25·4 b) 25·4 Kr. N. incl. Mgb. und exclus. der normalen Ueberfuhrsgebühr bei Graz S.B. transitirenden Sendungen	a) 21·5 b) 21·5 Kr. S. incl. Mgb.	a) 3·9 b) 3·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma ad a) als Empfängerin lautende Frachtbriefe und ad b) als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längst. zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
80	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Glassand	Graz	Voitsberg Wies	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen u. Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	15·2 27·1 Kreuzer incl. Mgb. und und excl. Ueberfuhrsgebühr für Graz S.B. transirende Sendungen	13·6 26·8	1·6 0·3	Im Kartirungswege		
81	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Holz bis zu 4 Meter Länge	Tarvis Ratschach Kronau Langenfeld Assling Jauerburg Radmannsdorf-Lees Podnart Krainburg Laak	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen. Instradirung via Laibach. Diese Hölzer müssen zur Erzeugung von Holzdraht bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	87·3 85·8 84·2 81·8 79·8 79·2 77·2 74·1 71·5 69·2 Kreuzer Noten	44·5 43·3 42·1 40·3 38·8 38·4 36·8 36·8 36·8 36·8	42·8 42·5 42·1 41·5 41·0 40·8 40·4 37·3 34·7 32·4 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
82	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Packpapier und Pappendeckel, insoweit selbe nach den Classen II A A tarifirt werden: 1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Zauchtel und Troppau	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der nach Galizien bestimmten Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direte lautenden Frachtbriefen und Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den letzteren	Bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	0·41 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	Die Frachtbegünstigungen haben für Sendungen mit der Bestimmung nach ungarischen Stationen keine Giltigkeit
				Zauchtel	Krakau loco und transit, Podgórze-Bonarka loco u. Podgorze-Płaszów loco					kr. 77·8				
				Troppau						77·4				
			2. Bei Aufgabe in jeder Menge	Zauchtel	Wien Nordbahnhof					82·3				
83	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	·	Papierabfälle	Wien Nordbahnhof	a) Zauchtel b) Troppau Nordbahnhof	Aufgabe von, respect. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung d. einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	a) 81·6 kr. b) 103·1 kr.	a) 73·9 kr. b) 91·3 kr.	a) 10·7 kr. b) 11·8 kr.	Im Kartirungswege		
84	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Eisenbahnfahrzeuge, bereits gebrauchte, und zwar: a) Locomotiven b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Wien Donauuferbahnhof-Nordbahn	Prossnitz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bestimmung der Sendungen zum Betriebe, bezw. zur Einrichtung auf der Localbahn Prossnitz-Triebitz. Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder von Organen derselben als Aufgeber und Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	Mark a) 104·64 b) 39·24 c) 26·16 d) 13·08 pro Stück	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Begünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			2. Verladene Eisenbahnwagen, Draisinen, sowie Militär-Einrichtungsgegenstände: Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wien Donauuferbahnhof-Nordbahn	Prossnitz					60·7 kr				
			Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen							48·2 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
85	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Zucker, welcher nach Classe II tarifirt	a) Von Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Wien Nordwestbahnhof loco und transit, Korneuburg und Jedlesee	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen, resp. das Auf- und Ablegen dieser Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten und durch eigene Arbeiter in der jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen und Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1883	Verschieden	kr. ö. W Silber	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Čelakowitz (loco und transit)						90·8				
				Lissa						88·5				
				Nimburg						80·8				
				Wlkawa						87·8				
				Poděbrad						82·8				
				Libitz*)						81·8				
				Obora*)						92·3				
				Smidar (loco und transit)						90·8				
				Neubidschow						89 3				
				Chlumetz						86·5				
				Žiželitz						85·5				
				Libnowes						82·5				
				Dobřenitz-Sirowatka						90·3				
				Kolin						74·8				
				Sedletz-Kuttenberg						74·8				
				Kuttenberg (Stadtbahnhof)						79·8				
				Časlau (loco und transit)						73·8				
				Goltsch-Jenikau						71·0				
				Pardubitz						74·8				
				Chrudim						74·8				
				Slatinan						74·8				
				Chrast						74·8				
				Aussig						108·5				
				Wegstädtl						100·8				
				Melnik						97·3				
				Dobrowitz	Wien Nordwestbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Wien K.F.N.B., Korneuburg und Jedlesee					90·0				
				Jitschin						97·5				
				Adler-Kosteletz						83·3				
				Doudleb*)						83·3				
				Černožitz*)						92·8				
				Smiritz						92·3				
				Předměřitz						90·8				
				Königgrätz						89·5				

a) Die von Časlau loco und transit, Chrudim, Slatinan, Sedletz-Kuttenberg und Kuttenberg Stadtbahnhof im Monate Jänner 1890 nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigten Zuckersendungen werden in die im Verordnungs-Blatte Nr. 152 vom 29. December 1888, sub Post-Nr. 4030, fixirten Minimal-Quantitäten eingerechnet.
b) Die von Neubidschow in der Zeit vom 1. Jänner 1890 bis Ende Juni 1890 nach Wien Oe.N.W.B. verfrachteten Zuckersendungen werden in die im Verordnungs-Blatte Nr. 68 vom 13. Juni ex 1889, sub Post-Nr. 1694, fixirten Minimal-Quantitäten eingerechnet.
c) Die von Adler-Kosteletz nach Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Oe.N.W.B.) vom 1. Jänner 1890 bis Ende April 1890 verfrachteten Zuckertransporte werden in die im Verordnungs-Blatte Nr. 52 vom 4. Mai ex 1889, sub Post-Nr. 1480, fixirten Minimal-Quantitäten eingerechnet.
Ad a), b) und c) Für diese im Jahre 1890 verfrachteten Zuckersendungen wird jedoch in Folge der billigeren Kartirungs-Frachtsätze eine Rückvergütung nicht geleistet.
d) Im Verkehre mit Stationen der S.N.D.V.B. unter gleichzeitiger Auflassung des Zuschlages zu den Frachtgebühren dieser Verwaltung.
e) *) Diese Stationen haben nur beschränkten Frachtenverkehr.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
86	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohkupfer	Leipzig: Sächsische Staatsbahn	Wien: Oe.N.W.B., K.F.N.B., K.F.J.B., Oe.U.St.E.G.	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Sendungen sind direct abzufertigen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif vom 1. Juli 1885 und Sächsisch-Oesterr. Verbandstarif vom 1. April 1887	3·58 Mark	3·01 Mark	0·57 Mark	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die betreffende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1891 in Vorlage zu bringen sind	
				Leipzig: Thüring. Bahnhof	K.F.J.B.									
				Leipzig: Eilenburger Bahnhof	Oe.N.W.B., Oe.U.St.E.G., K.F.N.B.									
				Hettstadt	Wien: Oe.N.W.B., Oe.U.St.E.G., K.F.N.B., K.F.J.B.				4·06 Mark	3·51 Mark	0·52 Mark			
87	Oest. Nordwestbahn u Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Mauer- und Dachziegel	Königgrätz	Pardubitz	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif III giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Oe N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	9·0 kr. ö. W.	8·0 kr. ö. W.	1·0 kr ö. W.	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg a)	Frachtsatz per 100 kg b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg a)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
89	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Glasballons, leere, verpackt (ungebraucht) b) Glaswaaren, ordinäre (Position 213, Tarif Theil I)	Melnik		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betreffenden Bahnen und Tarife des Oesterreichischen und Oesterr.-Ungar. Verbandes	Kreuzer						Im Kartirungswege		*) In den Frachtsätzen nach Budapest ist die ungarische Transportsteuer bereits inbegriffen
					Prag Oe.N.W.B.				43·0	22·2	23·2	17·8	19 8	4·4			
					Prag K.F.J.B.				47·0	23·9	25 2	19·1	21·8	4·8			
					Prag B.W.B. trs.				60·1	30·1	38 3	25·3	21·8	4·8			
					Olmütz				221·2	98·0	107·7	78·4	113·5	19·6			
					Brünn				224·4	99 0	108·9	79·2	115·5	19·8			
					Lundenburg				284·4	120·1	138·5	96·1	145 9	24 0			
					Troppau				317·6	137·8	163·6	110·4	154·0	27·4			
					Hruschau				323·7	132·3	156·7	105·8	167 0	26·5			
					Petrowitz				342·3	137·8	163 6	110·4	178·7	27·4			
					Wien Oe.N.W.B.				299 0	102·0	130·0	81·6	169 0	20·4			
					Wien S.B. trs.				311·0	108 8	142·0	87·6	169 0	20 4			
					Znaim				220·0	86·8	102·0	69·4	118·0	17·4			
					Oderberg				329·0	133 9	158·7	107·1	170·3	26·8			
					Budapest*) und zwar: Oe.U.St.B. Donaufrachtenbahnhof Communal-Lagerhäuser Josefstadt Kelenföld Südbahnhof				524·5	172·(	215 4	151·6	309·1	20 4			
90	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Lieben Oe N.W.B.	2500 Tonnen Minimalquantum bis Ende 1890	a Bis Ende März 1890 b) Vom 1. April bis Ende December 1890	Braunkohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc vom 1. März 1888	kr. ö. W. Noten						Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse ohne Refactiestempel, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, consignirt spätestens bis Ende Februar 1891 vorzulegen	*) Kartirungssätze, publicirt im Verordnungs-Blatte vom 14. December 1889, Nr. 146, unter Post 3009
				Türmitz u. Prödlitz Ladep.					*125·0		20 0	22 0	5·0	3 0			
				Schönfeld					25 0		20 0	22 0	5·0	3·0			
				Karbitz					25·0		20 0	22 0	5·0	3·0			
				Mariaschein					25·0		20 0	22·0	5·0	3·0			
				Teplitz					25·0		20·0	22·0	5·0	3·0			
				Ullersdorf					25 2		20·2	22·2	5·0	3·0			
				Dux und Dux-Ladowitz					25·7		20·7	22·7	5·0	3 0			
				Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.					27·2		22·2	24·2	5·0	3·0			
				Triebschitz					27·7		22·7	24·7	5·0	3·0			
				Holtschitz-Seestadtl					28·0		23·0	25 0	5·0	3 0			
				Schwaz-Kuttowitz					25·6		20·6	22·6	5·0	3·0			
				Bilin k.k.St.B.					26·0		21·0	23·0	5·0	3·0			
				Tschochau-Hlinsi					25 0		20·0	22·0	5·0	3·0			
91	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Baumrinde (Borke und Lohe) verkleinert und nicht verkleinert			Bei Aufgabe von, resp Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarif Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Kreuzer ö. W.						Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Apcz-Szánto	Iglau Oe.N.W.B.				104·74		100·24		4·50				
				Forró-Encs					129·14		122 24		6·90				
				Gyöngyös					108·94		102·04		6·90				
				Hidas-Neméti					132·34		125 84		6·50				
				Kolozsvár					153·94		151·64		2 30				
				Miskolcz					122·84		115·44		7·40				
				Pásztó					108 04		102·04		6·00				
				Apcz-Szánto	Chotebоř				111·62		107·12		4·50				
				Forró-Encs					136 02		129·12		6·90				
				Gyöngyös					115·82		108·92		6 90				
				Hidas-Neméti					139 22		132·72		6·50				
				Kolozsvár					160·82		158·52		2·30				
				Miskolcz					129·72		122·32		7·40				
				Pásztó					114·92		108·92		6 00				
				Kolozsvár	Chrudim				175 80		170·70		5·10				
					Reichenberg				196·20		195·30		0·90				

Druckfehler-Berichtigungen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatt Nr. 151 vom 28. December 1889 sind nachfolgende Berichtigungen durchzuführen:

Sub Post 3450 hat der „zugestandene Frachtsatz" anstatt „45·4 kr.", richtig **„46·4 kr. pro 100 kg"** zu lauten.

Sub Post 3474 hat der „officielle Frachtsatz" in der Relation Wildenschwert—Pozsony anstatt „85·0", richtig **„85·9 kr. pro 100 kg"** zu lauten

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1889, sub Post 3066, muss es ad 2. a) und b) in der Rubrik „für die Transportstrecke n a c h", anstatt „Wien Nordbahnhof", richtig „Wien Nordbahnhof **loco**" heissen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von **Diensteposten,** welche voraussichtlich im Laufe des I. Semesters 1890 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge				Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich		Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
		Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld		eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen		
60 Magazinsaufseher-Aspiranten	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn			Dienstkleider in natura	fl. 1.—	Lesen und Schreiben in deutscher Sprache und Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	General-Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. Februar 1890
60 prov. Weichenwächter					fl. 0.80	Lesen und Schreiben in deutscher Sprache				
60 prov. Zugspacker				Fahrstundengelder und Dienstkleider in natura	fl. 1.—	Lesen und Schreiben in deutscher Sprache und Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
20 prov. Bahnwächter		276 fl.	60 fl., resp. Naturalwohnung	Dienstkleider in natura	fl. 1.10	Deutsche und böhmische oder polnische Sprache in Wort und Schrift, Kenntniss des Oberbaues und Legen desselben	6 Monate	Aus der Dienstinstruction der Bahnwächter, besonders aus den Signal- und Signalisirungs-Vorschriften		
4 prov. Kanzleidiener					fl. 1.30	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift	6 Monate			
6 Bahnaufseher-Aspiranten					fl. 1.50	Unterrealschule, Untergymnasium oder Unterofficiersschule einer technischen Truppe. Ausserdem einschlägige Profession: Maurer, Zimmermann, Tischler, Schmied od. Schlosser				

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Bedingung für alle Stellen ist gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein ärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat.

Bewerber, welche bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten den Vorzug.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. — Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Abonnements und Inserate aus dem Auslande übernehmen für das „Verordnungs-Blatt“ die Herren Haasenstein & Vogler in Leipzig, Berlin, Stuttgart und Zürich.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 2. **Wien, 4. Jänner 1890.** **III. Jahrgang.**

Mit Rücksicht auf den hohen Feiertag gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 9. Jänner zur Ausgabe.

Eisenbahn-Verkehr im Monate November 1889 und Vergleich der Einnahmen der ersten eilf Monate 1889 mit jenen der gleichen Periode 1888.

Im Monate November 1889 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 14. November die Bács-Bodroger Commercialbahnen, u. zw.: Szábadka—O-Bécse, 76·79 km lang, und Horgos-Zenta, 31·8 km lang;

am 17. November die 7·75 km lange Localbahn Hadikfalva-Radauz der Bukowinaer Localbahnen, und am 21. November die 62·8 km lange Theilstrecke Tabor—Pisek-Ražice der Böhmisch-mährischen Transversalbahn. — Den Betrieb der erstangeführten Bahnstrecken besorgt die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, die beiden letztgenannten Bahnen stehen im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Im Monate November 1889 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 5,635.001 Personen und 8,692.192 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 25,663.056 fl. erzielt, das ist per Kilometer 987 fl. — Im gleichen Monate 1888 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 4,582.130 Personen und 8,290.908 t Güter, 25,441.163 fl., oder per Kilometer 1017 fl., daher resultirt für den Monat November 1889 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen um 2·9 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende November 1889 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 257,381.766 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 247.708.401 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge des österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Netzes für die eben genannte Zeitperiode des Jahres 1889 25.611 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 24.628 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1889 auf 10.050 fl., gegen 10.058 fl. im Vorjahre, das ist um 8 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1889 auf 10.964 fl., gegen 10.972 fl. im Vorjahre, das ist um 8 fl., mithin um 0·07 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten eilf Monate 1889 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1889 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	90.902
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	49.979
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	26.969
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	26.796
5.	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	24.164
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	22.336
7.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.017
8.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	19.133
9.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.997
10.	Böhmische Westbahn	18.100
11.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	17.227
12.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.192
13.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	16.875
14.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.561
15.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	16.062
16.	Prag-Duxer Eisenbahn	15.541
17.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.784
18.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.177
19.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	13.713
20.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	13.635
21.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	12.861
22.	Leoben-Vordernberger Bahn	12.359

23.	Böhmische Nordbahn	12.293
24.	Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.164
25.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	11.953
26.	Westliche k. k. Staatsbahnen	11.867
27.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.797
28.	Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (ungarische Linien)	10.730
29.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.481
30.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.693
31.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	9.473
32.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid [Lawoczne])	8.545
33.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.316
34.	Kuttenberger Localbahn	8.197
35.	Bozen-Meraner Bahn	7.848
36.	Lemberg - Czernowitz - Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	7.606
37.	Neutitscheiner Localbahn	7.471
38.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.285
39.	Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	7.153
40.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	7.026
41.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	6.796
42.	Eisenbahn Wien-Aspang	6.714
43.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	6.633
44.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.403
45.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.368
46.	K. k. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg	6.249
47.	Localbahn Swolenowes-Smečna	6.172
48.	Localbahn Dolina-Wygoda	6.048
49.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	6·004
50.	Arad-Temesvárer Eisenbahn	5.711
51.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesells. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	5.605
52.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	5.288
53.	Erzherzog Albrecht-Bahn	5.256
54.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.164
55.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	5.164
56.	Nordöstliche k. k. Staatsbahnen	5.132
57.	Ungar. Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid u. der verstaatlichten ung. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenb.)	5.099
58.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	4.793
59.	Gölnitzthal-Bahn	4.728
60.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	4.325
61.	Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	4.115
62.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	4.085
63.	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (galiz. Strecke)	3.686
64.	Steyrthalbahn	3.600
65.	Eisenbahn Barcs-Pakracz	3.592
66.	Localb. der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	3.579
67.	Localbahn Ruma-Vrdnik	3.522
68.	Montanbahn Mösel-Hüttenberg	3.495
69.	Localbahn Keszthely - Balaton-Szt. György	3.224
70.	Kremsthal-Bahn	3.122
71.	Bukowinaer Localbahnen (Hatna-Kimpolung)	2.872
72.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2.810
73.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.810
74.	Böhmische Commercialbahnen	2.798
75.	K. k. Istrianer Staatsbahn	2.761
76.	K. k. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt	2.540
77.	K. k. Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal	2.532
78.	Számosthalbahn	2.518
79.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2.487
80.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.406
81.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	2.308
82.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Localbahnen	2.298
83.	Bács-Bodroger Commercialbahnen	2.291
84.	Kolomeaer Localbahnen	2.269
85.	K. k. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg	2.253
86.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Máte-Szalka	2.146
87.	Mühlkreisbahn	2.141
88.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.103
89.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	2.018
90.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn (Localb. Jaroslau-Sokal)	2.000
91.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.961
92.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.951
93.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	1.905
94.	Localbahn Asch-Rossbach	1.835
95.	Localbahn Wels- (Haiding) Aschach a. d. D.	1.835
96.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.685
97.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Hliboka-Berhometh sammt Abzweigung)	1.618
98.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	1.585
99.	Zagorianer Bahn	1.575
100.	Localbahn Boba-Jánosháza—Sümeg	1.562
101.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1.547
102.	Torontaler Localbahnen	1.500
103.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.369
104.	Vicinalbahn Kun-Szt. Marton-Szentés	1.347
105.	Mährische Westbahn	1.289
106.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1.270
107.	Vicinalbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihaly	1.262
108.	Bihárer Vicinalbahnen	1.182
109.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.150
110.	Localbahn Kis-Ujszállás-Gyoma	1.115
111.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	956
112.	Szilágysager Eisenbahn	952
113.	Matraer Vicinalbahnen	889
114.	K. k. Dalmatiner Staatsbahn	790
115.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	718
116.	Taraczthal-Bahn	706
117.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	678
118.	Székler Eisenbahn	624
119.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	535
120.	Bukowinaer Localbahnen (Hadikfalva-Radauz)	529

Nach der Zunahme des kilometerischen Ergebnisses in der Betriebsperiode Jänner—November 1889 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1888 nachstehende Reihenfolge:

	%
Mohács-Fünfkirchner Bahn	58·5
Bukowinaer Localbahnen (Hatna-Kimpolung)	46·2
Localbahn Swolenowes-Smečna	39·3
K. k. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt	38·8
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	29·1
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	26·5
Székler Eisenbahn	23·5
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	19·2
Matraer Vicinalbahnen	19·0
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	18·4
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	17·6
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	17·5
Böhmische Commercialbahnen	15·8
Brünner Localbahn (Dampftramway)	15·3
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	14·8

	%
Zagorianer Bahn	14·7
K. k. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg	13·6
Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Eisenbahn	13·2
Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	13·1
Prag-Duxer Eisenbahn	12·4
Arad-Temesvárer Eisenbahn	12·4
Számosthal-Bahn	10·8
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	10·6
Gölnitzthal-Bahn	10·5
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	10·4
Eisenbahn Wien-Aspang	10·2
K. k. Istrianer Staatsbahn	10·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	9·7
Biharer Vicinalbahnen	9·7
K. k. Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal	8·8
Vicinalbahn Szathmár-Nagybánya	8·6
Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	8·4
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	8·4
Localbahn Potscherad-Wurzmes	8·0
Ujszász-Jászapather Vicinalbahn	7·7
Mühlkreisbahn	7·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	6·9
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	6·9
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	6.6
Stauding-Stramberger Localbahn	6·6
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	6·5
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	6·0
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	5·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	5·5
Bukowinaer Localbahnen (Hliboka-Berhometh sammt Abzweigung)	5·5
Kremsthal-Bahn	5·5
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	4·5
Taraczthal-Bahn	4·2
Localbahn Wels- (Haiding) Aschach a. d. Donau	4·1
Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	4·0
Lemberg-Czern.-Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	3·5
Localbahn Asch-Rossbach	3·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	3·3
Localbahn Reichenberg-Gablonz	3·3
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3·0
Böhmische Nordbahn	3·0
Kuttenberger Localbahn	2·9
Nordöstliche k. k. Staatsbahnen	2·5
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	2·5
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	2·2
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	2·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	1·9
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·9
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·8
Böhmische Westbahn	1·6
K. k. Dalmatiner Staatsbahn	1·5
Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	1·4
Montanbahn Mösel-Hüttenberg	1·3
Mährisch-schlesische Centralbahn	1·1
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	1·0
Szilágysager Eisenbahn	1 0
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	0 9
Ungarische Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid und der verstaatlichten ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn)	0·3
Fünfkirchen-Barcser Bahn	0·3
Vicinalbahn Kun-Szt. Marton-Szentés	0·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	0·05

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten eilf Monaten 1889 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1888 die nachstehende Reihenfolge:

	%
Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid)	0·6
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	0 8
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	0·8
Westliche k. k. Staatsbahnen	1·2
Bozen-Meraner Bahn	1·2
Vicinalbahn Maros-Ludas—Bistritz	1·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·5
Neutitscheiner Localbahn	1·6
K. k. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg	2·3
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	3·1
Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	4·1
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	5·0
Erzherzog Albrecht-Bahn	5·2
Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·2
Mezötur-Turkever Eisenbahn	6·0
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	6·0
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Jaroslau-Sokal	6·2
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	6·9
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7·1
Localbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihály	7·8
Wiener Verbindungsbahn	8·8
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	9·4
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	9·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien [Nussdorferlinie] -Nussdorf)	13·1
Localbahnen der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	13·8
Erste ungar.-galizische Eisenbahn (galiz. Strecke)	15·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	16·1
Kolomeaer Localbahnen	17·5
Localbahn Dolina-Wygoda	17·9
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localb. Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	18·3

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen sowie sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweis-Ziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate November 1889 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monat des Jahres 1888 resultirt aus dem regeren Kohlenverkehre nach dem In- und Auslande. Die Einnahmen pro 1888 sind definitiv, jene pro 1889 vom Jänner bis Ende August definitiv, ab September bis Ende November provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat November 1889 ausgewiesene Mindereinnahme gegen die gleiche Periode 1888 ist hauptsächlich durch die geringere Kohlenfrequenz entstanden.

Böhmische Westbahn. Nach dem vorliegenden Ausweise stellt sich im Monate November 1889, verglichen mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 15.700 heraus. Der Personenverkehr hat um 1607 Personen und der Frachtenverkehr um 29.570 t zugenommen. Vom Artikel „Kohle" wurden um 222 t weniger verfrachtet. Die Einnahmen des Jahres 1888 sind definitiv, jene des Jahres 1889 vom 1. Jänner bis 31. Juli definitiv, ab August provisorisch.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1889	1888	Im Monate Novemb. 1889 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1889: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1888: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Novemb. 1889	1888
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	23.015	52.782	15.061	151.245	166.306	2598	168.090	2626	— 1·1	64	64
Ungarische Strecken	363	363	56.794	135.908	40.476	291.326	331.802	914	327.224	901	+ 1·4	363	363
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1352	1132	207.307	389.269	323.399	1,864 601	2,188.000	1618	2,085.331	1842	— 12·2	1352	1132
Ungarische Linien	1488*)	1486	282.389	311.011	255.861	1,126.651	1,382.512	928	1,485.792	999	— 7·1	1486	1418
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1513	1513	674.696	350.924	559.397	2,324.783	2,884.180	1906	2,817.354	1862	+ 2·4	1513	1513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	4.854	. . . . .	749	. . . .	749	187	701	175	+ 6·9	4	4
Ungarische Linien	703	703	93.000	247.803	116.636	724.928	841.564	1197	822.015	1169	+ 2·4	703	703
Summe	5487	5265	1,342.055	1,487.697	1,311.579	6,483.534	7,795.113	1421	7,706.507	1464	— 2·9	5485	5227
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen													
Dalmatiner Staatsbahn	124	124	4.105	2.146	3.314	4.018	7.332	59	6.373	51	+ 15·7	124	115
Erbersdorf-Würbenthal	20	20	2.190	5.013	1.397	3.562	4.959	248	3.070	154	+ 61·0	20	20
Istrianer Staatsbahn	165	165	15.543	14.143	13.031	13.851	26.882	163	24.638	149	+ 9·4	165	165
Kriegsdorf-Römerstadt	15	15	1.628	4.189	1082	2.766	3.848	257	2.295	153	+ 68·0	15	15
Mürzzuschlag-Neuberg	11	11	3.075	6.642	724	4.253	4.977	452	4.395	400	+ 13·0	11	11
Nordöstl. Staatsbahnen	961	961	81.026	119.998	58.765	385.741	444.506	463	449.442	468	— 1·1	961	961
Unterdrauburg-Wolfsberg	38	38	3.500	3.961	1.471	4.940	6.411	169	7.280	192	— 12·0	38	38
Westliche Staatsbahnen	3627	3536	889.323	865.647	668.687	2,785.463	3,454.150	952	3,487.005	986	— 3·4	3608	3467
b) Privatbahnen													
1. auf Rechnung des Staates:													
Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:													
Galizische Strecke	147	147	13.487	24.927	9.342	36.512	45.854	312	43.118	293	+ 6·5	147	147
Ungarische Westbahn:													
Steierische Strecke	68	68	20.002	16.346	12.320	26.494	38.814	571	46.928	690	— 17·2	68	68
2. auf Rechnung der Eigenthümer:													
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	92	92	35.595	216.438	9.249	235.108	244.357	2656	187.524	2038	+ 30·3	92	92
Erzherzog Albrecht-Bahn	183	183	10.160	36.978	13.401	68.096	81.497	445	95.616	522	— 14·8	183	183
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	24.735	38.390	42.027	127.129	169.156	636	190.229	715	— 11·0	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	7.371	21.683	9.585	45.443	55.028	611	46.661	518	+ 18·0	90	90
Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich	95	95	17.649	17.936	10.214	28.854	39.068	411	27.593	290	+ 41·7	95	95
Mährische Grenzbahn: Hohenstadt-Zöptau	17	17	6.565	12.054	1.993	7.437	9.430	555	9.890	582	— 4·6	17	17
Prag-Duxer Eisenbahn	167	167	27.251	228.356	15.525	281.707	297.232	1780	299.759	1795	— 0·8	167	167
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	1.878	4.700	458	2.027	2.485	166	2.217	148	+ 12·2	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	31	31	1.055	4.323	805	12.475	13 280	428	25.845	834	— 48·7	31	31
Hadikfalva-Radauz	4	. . .	616	28	129	36	165	41	. . . .	. . .	. .	0·4	. . .
Hatna-Kimpolung	67	67	3.461	5·220	2.656	13.421	16.077	240	13.636	204	+ 17·6	67	43
Hliboka-Berhometh s. Abzwg.	72	72	1.946	6.046	942	7.687	8.629	120	10.211	142	— 15·5	72	72
Dolina-Wygoda	8	8	. .	4.993	. . .	3.705	3.705	463	3.788	474	— 2·3	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	1.963	2.122	639	5.734	6.373	319	5.050	253	+ 26·1	20	20
Gleisdorf-Weiz	15	. . .	3.004	1.230	862	1.196	2.058	137	. . . .	. . .	— 10·6	6	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.685	5.357	1.156	6.441	7.597	230	8.252	250	— 8·0	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	3.873	4.584	4.444	5.183	9.627	108	10.280	116	— 6·9	89	89
Mährische Westbahn	90	. . .	6.848	4.626	1.966	6.264	8.230	91	. . .	. . .	. . .	25	. . .
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.634	5.656	131	1.335	1.466	293	1.615	323	— 9·3	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	268	204	50.269	171.652	15.558	114.962	130.520	487	129.574	635	— 23·3	231	176
Potscherad-Wurzmes	17	17	921	12.193	169	7.993	8.162	480	7.214	424	+ 13·2	17	17
Vöcklabruck-Kammer	11	11	1.407	1.238	254	808	1.062	97	1.217	111	— 12·6	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	6.789	2.832	1.826	2.560	4.386	157	4.032	144	+ 9·0	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	2.005	21.367	330	7.324	7.654	450	9.039	532	— 15·4	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	24.829	. . .	7.112	7.112	889	8.227	1028	— 13·5	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	97.748	625.210	24.975	461.823	486.798	4820	480.433	4757	+ 1·3	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	111.635	192.155	63.523	328.896	392.419	1226	400.882	1253	— 2·2	320	320

*) Die Mehrlänge von 2 km gegen den Monat October 1889 beruht auf der Einbeziehung der am 30. September a. c. für den Frachtverkehr eröffneten Verbindungscurve zur Budapester Gürtelbahn.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	1888: für Personen und Gepäck	1888: für Güter	1888: im Ganzen	1888: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 11 Monate 1889	1888	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn
164.591	1,417.672	1,582.263	24.722	156.225	1,342.972	1,499.197	23.425	+ 5·6	26.969	25.555	Oesterreichische Strecke
511.279	2,714.139	3,225.418	8.885	487.012	2,568.419	3,055.431	8.417	+ 5·5	9.693	9.182	Ungarische Strecken
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
4,534.778	15,373.135	19,907.913	14.724	3,925.768	14,538.424	18,464.192	16.311	— 9·7	16.062	17.794	Oesterreichische Linien
3,623.902	10,992.898	14,616.800	9.836	3,651.179	11,053.308	14,704.487	10.155	— 3·1	10.730	11.078	Ungarische Linien
											Südbahn-Gesellschaft:
8,592.456	22,386.156	30,978.612	20.475	8,379.779	20,607.117	28,986.896	19.159	+ 6·9	22.336	20.901	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
50.281	....	50.281	12.570	49.210	....	49.210	12.302	+ 2·2	13.713	13.429	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,531.884	6,170.889	7,702.773	10.957	1,507.857	6,032.836	7,540.693	10.726	+ 2·2	11.953	11.701	Ungarische Linien
19,009·171	59,054.889	78,064.060	14.232	18,157·030	56,143·076	74,300.106	14.215	+ 0·1	15.526	15.507	Summe
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen
38.839	50.942	89.781	724	39.055	42.932	81.987	713	+ 1·5	790	778	Dalmatiner Staatsbahn
10.906	35.511	46.417	2.321	12.217	30.441	42.658	2.133	+ 8·8	2.532	2.327	Erbersdorf-Würbenthal
168.684	248.904	417.588	2.531	174.108	205.539	379.647	2.301	+ 10·0	2.761	2.510	Istrianer Staatsbahn
7.518	27.396	34.914	2.328	6.361	18.792	25.153	1.677	+ 38·8	2.540	1.829	Kriegsdorf-Römerstadt
12.821	50.190	63·011	5.728	12.648	42.827	55.475	5.043	+ 13·6	6.249	5.501	Mürzzuschlag-Neuberg
934.269	3,586.345	4,520.614	4.704	878.376	3,533.893	4,412.269	4.591	+ 2·5	5.132	5.008	Nordöstliche Staatsbahnen
20.854	57.615	78.469	2.065	22.888	57.448	80.336	2.114	— 2·3	2.253	2.306	Unterdrauburg-Wolfsberg
11,904.695	27,342.066	39.246.761	10.878	11,223.511	26,958.714	38,182.225	11.013	— 1·2	11.867	12.014	Westliche Staatsbahnen
											b) Privatbahnen
											1. auf Rechnung des Staates:
											Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:
128.182	368.495	496.677	3.379	150.093	436.803	586.896	3.992	— 15·4	3.686	4.355	Galizische Strecke
											Ungarische Westbahn:
172.127	273.782	445.909	6.557	171.661	268.119	439.780	6 467	+ 1·4	7.153	7.055	Steierische Strecke
											2. auf Rechnung der Eigenthümer:
113.400	1,924.422	2,037.822	22.150	104.711	1,624.749	1,729.460	1.8798	+ 17·5	24.164	20.507	Dux-Bodenbacher Eisenbahn
248.832	632.857	881.689	4.818	267.057	662.593	929.650	5.080	— 5·2	5.256	5.542	Erzherzog Albrecht-Bahn
											Lemb.-Czern. Jassy Eisenbahn
581.851	1,272.635	1,854.486	6.972	586.910	1,204.246	1,791.156	6.734	+ 3·5	7.606	7.346	Lemberg-Czernowitz
131.976	363.426	495.402	5.504	144.483	239.387	383.870	4.265	+ 29·1	6.004	4.653	Czernowitz-Suczawa
91.645	266.711	358.356	3.772	88.483	228.473	316.956	3.336	+ 13·1	4.115	3.639	Sternberg-Grulich } Mährische
19.641	83.722	103.363	6.080	18.924	89.847	108.771	6.398	— 5·0	6.633	6.980	Hohenstadt-Zöptau } Grenzbahn
175.540	2,203.601	2,379.141	14.246	167.114	1,948.780	2,115.894	12.670	+ 12.4	15.541	13.822	Prag-Duxer Eisenbahn
											Localbahnen:
5.169	20.058	25.227	1.682	5.791	18 612	24.403	1.627	+ 3·4	1.835	1.775	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen
8.630	107.472	116.102	3.745	8.635	88.797	97.432	3.143	+ 19·2	4.085	3.429	Czernowitz-Nowosielitza
129	36	165	485	....	....	....	....	....	529	...	Hadikfalva-Radauz
34.232	142.152	176.384	2.633	19.387	58.076	77.463	1.801	+ 46·2	2.872	1.965	Hatna-Kimpolung
11.212	95.556	106.768	1.483	10.111	91.086	101.197	1.406	+ 5·5	1·618	1.534	Hliboka-Berhometh s. Abzwg.
2	44.353	44.355	5.544	169	53.853	54.022	6.753	— 17·9	6.048	7.367	Dolina-Wygoda
9.237	36.361	45.598	2.280	10.029	34.232	44.261	2.213	+ 3·0	2.487	2.414	Fehring-Fürstenfeld
5.384	5.091	10.475	1.746	....	....	....	....		1.905	...	Gleisdorf-Weiz
10.333	58.294	68.627	2.080	14.461	68.683	83.144	2.520	— 17·5	2.269	2.749	Kolomeaer Localbahnen
53.722	75.618	129.340	1.453	48.205	61.761	109.966	1.236	+ 17·6	1.585	1.348	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
10.577	18.971	29.548	1.182	....	....	....	....		1.289	...	Mährische Westbahn
1.924	14.095	16.019	3.204	1.718	14.094	15.812	3.162	+ 1·3	3.495	3.449	Mösel-Hüttenberg
171.211	922.425	1,093.636	4.734	126.204	768.834	895.038	5.085	— 6·9	5.164	5.547	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
1.868	26.400	28.268	1.545	1.828	22.479	24.307	1.430	+ 8·0	1.685	15.60	Potscherad-Wurzmes
9.792	9.877	19.669	1.788	9.719	8.094	17.813	1.619	+ 10·4	1.951	1.766	Vöcklabruck-Kammer
23.779	23.309	47.088	1.682	22.801	22.410	45.211	1.615	+ 4·1	1.835	1.762	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
6.753	75.646	82.399	4.847	7.719	65.098	72.817	4.283	+ 13·2	5.288	4.672	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
....	89.196	89.196	11.150	....	94.136	94.136	11.767	— 5·2	12.164	12.837	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
348.603	4,278.578	4,627.181	45.814	341.304	4,283.730	4,625.034	45.792	+ 0·05	49.979	49.955	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
799.874	2,806.103	3,605.977	12.269	779.656	2,721.550	3,501.206	10.941	+ 3·0	12.293	11.935	Böhmische Nordbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1889	1888	Im Monat Novemb. 1889 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1889 für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1888 Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Novemb. 1889	1888
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Böhmische Westbahn	200	200	51.654	192.993	47.035	295.803	342.838	1714	327.138	1636	+ 4·8	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	23 776	269.585	19.884	273.427	293.311	1577	296.611	1595	— 1·1	186	186
Linie Lit. B	236	236	33.933	259.019	37.470	327.318	364.788	1546	335.088	1420	+ 8·8	236	236
Galiz. Carl L.-B. altes Netz	352	352	80.147	118.416	123 313	456.734	580.047	1648	628.659	1786	— 7·7	352	352
Galiz. Carl L.-B. neues Netz	250	250			29.391	108.897	138.288	553	179.590	718	— 23·0	250	250
Galiz. Carl L.-B. Dembica-Nadbr.L.B.	107	107	3.829	966	2.822	2.065	4.887	46	7.642	71	— 35·2	107	107
Galiz. Carl L.-B. Jaroslau-Sokal L.-B.	147	147	7.520	6.677	5.985	12.659	18.644	127	21.767	148	— 14·2	147	147
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	22.103	66.542	9.429	122.412	131.841	1449	156.880	1724	— 16·0	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
Hauptbahnnetz	1035	1035	362.833	1,046.335	348.320	2,186.801	2,535.121	2449	2,622.208	2533	— 3·3	1035	965
Localbahnen	159	118	16.593	34.011	7.581	24.048	31.629	199	23.101	196	+ 1·6	133	91
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	5.374	26.245	1.474	15.615	17.089	1.139	15.549	1037	+ 9·8	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	24.324	43.568	18.250	62.988	81.238	528	83.064	539	— 2·0	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	627	627	147.901	269.009	157.996	665.578	823.574	1314	798.775	1274	+ 3·1	627	627
Ergänzungsnetz	308	308	71.552	335.399	64.275	577.174	641.449	2083	593.978	1928	+ 8·0	308	308
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	13.245	19.883	4.490	18.657	23.147	701	21.290	645	+ 8·7	33	33
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	69.235	141.413	44.532	252 703	297.235	1043	284.309	998	+ 4·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	61.544	26.359	16.288	26.733	43.021	483	40.098	450	+ 7·3	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	17.843	64.204	8.726	87.871	96.597	1486	94.818	1459	+ 1·9	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	40.177	121.461	3.240	70.805	74.045	9256	78.349	9794	— 5·5	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Bozen-Meraner Bahn	31	31	16.355	4.001	10.639	9.299	19.938	643	23.238	750	— 14·3	31	31
Böhmische Commercial-Bahnen	203	203	15.509	132.249	6.469	90.311	96.780	477	81.029	399	+ 19·6	203	203
Kremsthalbahn	70	70	11.487	4.874	5.730	8.406	14.136	202	13.767	197	+ 2·5	70	62
Kuttenberger Localbahn	3	3	4.547	4.651	558	2.227	2.785	928	2.880	960	— 3·3	3	3
Mühlkreisbahn	58	58	8.677	800	5.189	4.537	9.726	168	8.785	151	+ 11·3	58	8
Neutitscheiner Localbahn	8	8	4.080	3.891	1.092	3.716	4.808	601	5.533	691	— 13·0	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft:													
Linien im Betriebe der Oe. N. W. B. und der S. N. D. V. B.	30	30	1.711	28.938	227	21.252	21.479	716	14.686	490	+ 46·2	30	30
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	2	15.969	6.518	6.417	6.821	13.238	1103	2.283	1.141	— 3·3	12	0·2
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	2.776	18.932	675	18.251	18.926	1051	15.161	842	+ 24·8	18	18
Steyrthalbahn	20	. . .	8.869	1.448	2.285	2.058	4.343	217	. . . .	. . . .	. . . .	6	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	736	19.156	115	8.397	8.512	851	4.592	459	+ 85·4	10	10
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	62.951	4.062	5.944	2.025	7.969	797	4.670	467	+ 70·7	10	10
Dampftramway-Gesellsch., vorm. Krauss & Co.	45	45	119.310	486	17.419	559	17.978	400	16.063	357	+ 12·0	45	45
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	4	4	61.708	. . . .	5.130	. . . .	5.130	1282	4.694	1174	+ 9·2	4	4
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Baumgarten)	5	5	73.109	. . . .	5.887	. . . .	5.887	1177	5.015	1003	+ 17·3	5	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	13	13	5.753	1.320	1.025	1.407	2.432	187	1.947	149	+ 25·5	13	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	29.564	2.499	3.168	1.136	4.304	331	3.687	284	+ 16·6	13	13
Summe	12.205	11.870	2,961.636	6,011.127	2,021.420	10,827.046	12,848.466	1053	12,870.282	1084	— 2·9	12.031	11.583
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Kgl. ungar. Staatsbahnen excl. Munkács-Beskid (Lawoczne)	4.990	4.922	947.669	823.337	710.298	3,317.233	4,027.531	807	3,970.316	807	0	4.936	4.920
II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	57	7.850	7.900	6.300	14.200	20.500	360	24.839	436	— 17·4	57	57
Bács-Bodroger Commercialbahnen	59	. . .	4.300	5.250	4.500	6.000	10.500	178	. . . .	. . . .	. . . .	5	. . .
Biharer Vicinalbahnen	132	132	5.550	4.950	5.000	9.900	14.900	113	13.190	100	+ 13·0	132	132
Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.	26	. . .	1.150	600	1.100	2.100	3.200	123	. . . .	. . . .	. . . .	25	. . .
Budapest-Lajosmizse Localbahn	64	. . .	1.870	2.050	1.900	4.100	6.000	94	. . . .	. . . .	. . . .	28	. . .
Debreczin-Szt. Mihály Vic.-Bahn	57	57	2.830	2.460	2.550	3.450	6.000	105	5.554	98	+ 7·1	57	57
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	13.494	15.908	8.108	32.185	40.293	591	45.957	674	— 12·3	68·1	68·1
Grosswardein-Belenyes-Váskoh-B.	118	118	2.300	3.550	2.000	6.000	8.000	68	6.621	56	+ 21·4	118	118
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	1.550	1.840	1.100	2.400	3.500	152	2.622	114	+ 33·3	23	23
Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.	45	. . .	720	2.020	650	3.030	3.680	82	. . . .	. . . .	. . . .	10	. . .
Maros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	1.310	3.230	1.050	4.850	5.900	66	7.788	87	— 24·1	89	66
Maros-Vásárhely—Szász Régen	33	33	2.080	2.200	1.250	2.650	3.900	118	3.108	94	+ 25·5	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	3.100	9.160	3.000	11.000	14.000	110	13.072	103	+ 6·8	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	670	690	400	900	1.300	81	1.190	74	+ 9·5	16	16
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	9.913	42.112	7.711	87.061	94.772	1402	83.137	1229	+ 14·1	67·6	67·6
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	35	35	1.860	3.060	1.500	4.600	6.100	174	5.873	168	+ 3·6	35	35

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	1888: für Personen und Gepäck	1888: für Güter	1888: im Ganzen	1888: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate 1889	1888	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
616.004	2,702.466	3,318.470	16.592	600.269	2,665.938	3,266.207	16.331	+ 1·6	18.100	17.816	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn:
436.221	2,387.544	2,823.765	15.181	434.185	2,335.519	2,769.704	14.891	+ 1·9	16.561	16.245	Linie Lit. A
708.161	2,942.417	3,650.578	15.469	665.123	2,663.711	3,328.834	14.105	+ 9·7	16.875	15.388	Linie Lit. B
1,663.822	4,509.409	6,173.231	17.538	1,573.937	4,864.964	6,438.901	18.292	— 4·1	19.133	19.956	Galiz. Carl L.-B.: altes Netz
454.091	1,156.272	1,610.363	6.441	427.336	1,120.650	1,547.986	6.193	+ 4·0	7.026	6.756	Galiz. Carl L.-B.: neues Netz
42.878	27.536	70.414	658	40.167	45.998	86.165	805	— 18·3	718	876	Galiz. Carl L.-B.: Dembica-Nadbr.L.B.
70.628	198.955	269.583	1.834	65.073	222.302	287.375	1.955	— 6·2	2.000	2.136	Galiz. Carl L.-B.: Jaroslau-Sokal L.-B.
146.812	1,287.373	1,434 185	15.760	145.372	1,300.657	1,446.029	15.891	— 0·8	17.192	17.335	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
4,688.104	20,735.158	25,423.262	24.563	4,428.351	19,627.249	24,055.600	24.928	— 1·5	26.796	27.194	Hauptbahnnetz
78.916	201.328	280.244	2.107	53.330	132.365	185.695	2.040	+ 3·3	2.298	2.225	Localbahnen
21.211	148.719	169.930	11.329	18.782	141.511	160.293	10.686	+ 6·0	12.359	11 657	Leoben-Vordernberger Bahn
234.169	664.750	898.919	5.837	237.558	651.858	889.416	5.775	+ 1·1	6.368	6.300	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
1,974.326	6,174.394	8,148.720	12.996	1,999.887	5,994.941	7,994.828	12.751	+ 1·9	14.177	13.910	Garantirte Strecken
753.319	4,604.618	5,357 937	17.396	748.494	4,276.307	5,024.801	16.314	+ 6·6	18.977	17.797	Ergänzungsnetz
57.236	194.313	251.549	7.623	55.284	215.438	270.722	8.204	— 7·1	8.316	8.950	Ostrau-Friedländer Eisenbahn
563.656	2,174.516	2,738.172	9.608	564.750	2,126.214	2,690.964	9.442	+ 1·8	10.481	10.300	Südnorddeutsche Verbindungsb.
228.643	319.239	547.882	6.155	221.125	275.713	496 838	5.582	+ 10·2	6.714	6.089	Wien-Aspang Bahn
107.327	773.645	880.972	13.553	99.555	713.056	812.611	12 502	+ 8·4	14.784	13.638	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
66.183	600.436	666.619	83.327	75.554	655.521	731.075	91.384	— 8 8	90.902	99.692	Wiener Verbindungsbahn
											Selbständige Localbahnen.
129.506	93.509	223.015	7.194	116.302	109.409	225.711	7.281	— 1·2	7.848	7.943	Bozen-Meraner Bahn
71.158	449.556	520.714	2.565	70.761	378.907	449 668	2.215	+ 15·8	2.798	2.416	Böhmische Commercialbahnen
98.013	102.990	201.003	2.871	90.430	78.206	168.636	2.720	+ 5·5	3.122	2.970	Kremsthalbahn
7.133	15.409	22.542	7.514	7.344	14.560	21.904	7.301	+ 2·9	8.197	7.965	Kuttenberger Localbahn
71.253	42.619	113.872	1.963	9.626	5.025	14.651	1.831	+ 7·2	2.141	1.997	Mühlkreisbahn
15.541	39.240	54.781	6.848	14.821	40.830	55.651	6.956	— 1·6	7.471	7.589	Neutitscheiner Localbahn
4.260	114.678	118.938	3 965	4.035	96.471	100.506	3.350	+ 18·4	4.325	3.655	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
69.791	71.674	141.465	11.789	1.323	960	2.283	11.415	+ 3·3	12.861	12.453	Reichenberg-Gablonz Localbahn
7.880	186.776	194.656	10.814	9.532	172.997	182.529	10.140	+ 6·6	11.797	11.062	Stauding-Stramberger Localbahn
12.856	6.944	19 800	3.300	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.600	. . .	Steyrthalbahn
1.132	55.449	56.581	5.658	1 152	39.458	40.610	4.061	+ 39·3	6.172	4.430	Swolenowes-Smečna
											Dampftramways.
77.848	8.982	86.830	8.683	74.722	610	75.332	7.533	+ 15·3	9.473	8.218	Brünner Localeisenbahn-Ges.
275.200	5.206	280.406	6.231	259.912	4.074	263.986	5.866	+ 6·2	6.797	6.399	Dampftramway-Gesellsch., vorm. Krauss & Comp.
77.064	. . . .	77 064	19.266	88.678	. . . .	88.678	22.170	— 13·1	21.017	24.185	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
62.497	. . . .	62.497	12.499	59.795	. . . .	59.795	11.959	+ 4·5	13.635	13.046	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Baumgarten)
42.487	19.056	61.543	4.734	43.331	18.727	62.058	4.773	— 0·8	5 164	5.207	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
41.533	25.259	66.792	5.138	36.051	22 134	58.185	4.476	+ 14·8	5.605	4.883	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
30,251.070	100,678.646	130,929.716	10.883	28,818.284	97,081.388	125,899.672	10.869	+ 0·1	11.873	11.857	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Kgl. ungar. Staatsbahnen
8,235.215	30,428.468	38,663.683	7.833	7,683.641	31,102.987	38,786.628	7.883	— 0 6	8.545	8.600	excl. Munkács-Beskid (Lawoczne)
											II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
75.700	222.674	298.374	5.235	75.394	190.115	265.509	4.658	+ 12·4	5.711	5.081	Arad-Temesvárer Eisenbahn
4.500	6.000	10.500	2.100	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	2.291	. . .	Bács-Bodroger Commercialbahnen
55.872	87.244	143.116	1 084	52.056	78.372	130.428	988	+ 9·7	1.182	1.078	Biharer Vicinalbahn
11.319	24.474	35.793	1.432	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.562	. . .	Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.
10.560	24.590	35.150	1.255	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.369	. . .	Budapest-Lájosmizseer Localb.
30.227	35.732	65.959	1.157	28.111	43.411	71.522	1.255	— 7·8	1.262	1.368	Debreczin-Szt. Mihály Vic. Bahn
91.135	363.626	454.761	6.678	102.440	351.237	453.677	6.662	+ 0·2	7.285	7.268	Fünfkirchen-Barcser Bahn
24.622	48.829	73.451	622	26.883	40.832	67.715	574	+ 8·4	678	626	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
11.162	17.248	28.410	1.235	11.146	17.218	28.364	1.233	+ 0·2	1.347	1.345	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B..
2.235	7.785	10.020	1.022	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.115	. . .	Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.
13.641	30.013	43.654	490	9.841	22.957	32.798	497	— 1·4	535	542	Maros-Ludás—Bistritz Localb.
16.500	22.116	38.616	1.170	15.425	21.083	36.508	1.106	+ 5·8	1.270	1.206	Maros-Vásárhely Szász-Régen
32.539	70.991	103.530	815	25.760	61.278	87.038	685	+ 19 0	889	747	Matraer Vicinalbahnen
4.883	9 148	14.031	877	4.610	10.370	14.980	933	— 6 0	956	1.021	Mezötur-Turkever Eisenbahn
79.232	988.346	1,067.578	15.792	81.739	591.848	673.587	9.964	+ 28·5	17.227	10.869	Mohács-Fünfkirchner Bahn
18.112	46.631	64.743	1.850	17.145	51.734	68.879	1.968	— 6·0	2.018	2.147	Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Länge im Monate November 1889 (Kilometer)	1888 (Kilometer)	Im Monate Novemb. 1889 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate November 1889: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1888: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Novemb. 1889 (Kilometer)	1888 (Kilometer)
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	. . .	65	2.720	60	5.440	5.500	305	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	. . .	2.920	1.340	3.500	4.000	7.500	141	. . . .	. . .	. . .	53	. . .
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn .	32	32	1.670	2.480	1.000	2.500	3.500	109	2.696	84	+ 29·8	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.450	10.200	2.900	9.700	12.600	252	10.721	214	+ 17·8	50	50
Zagorianer Bahn	116	116	16.600	5.700	7.200	11.200	18.400	159	11.728	101	+ 57·4	116	116
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	303	289	31.731	34.359	25.100	51.800	76.900	254	70.740	245	+ 3·7	303	289
Bárcs-Pakracer Eisenbahn . .	123	123	3.949	12.384	4.278	30.185	34.463	280	30.997	252	+ 11·1	123	123
Budapester Strassenbahn-Ges. .	42·2	42·2	54.553	760	8.692	722	9.414	223	8.917	211	+ 5·7	42·2	22·7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	17.780	1.792	1.966	898	2.864	356	2.568	321	+ 10·9	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	686	12.104	337	13.338	13.675	414	12.899	391	+ 5·9	33	33
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	6.378	2.439	6.701	6.762	13.463	193	15.999	223	— 13·5	70·4	70·4
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	2.193	588	1.399	964	2.363	139	2.474	145	— 4·1	17	17
Keszthely-Balaton Szt. György Lb.	10	. . .	2.622	1.934	868	2.748	3.616	362	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	44·7	44·7	608	8.744	141	10.667	10.808	242	13 092	292	— 17·1	44·7	44·7
Nyiregyháza-Máté-Szalkaer E. .	57	57	2.640	2.738	2.206	8.446	10.652	187	11.590	203	— 7·9	57	57
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	12.567	47.535	9.396	70.365	79.761	676	87.723	743	— 9·0	118	118
Szamosthal-Eisenbahn	120	120	9.356	7.369	9.426	21.345	30 771	256	24.363	203	+ 26·1	120	120
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	3.144	3.095	3.801	9.708	13.509	224	9.031	150	+ 49·3	60·4	60·4
Szekler Bahn	38	38	1.250	870	1.000	1.300	2.300	61	1.171	31	+ 96·8	38	30
Szilágyságer Eisenbahn	107·7	107·7	2.847	2.054	3.724	6.547	10.271	95	6.677	61	+ 55·7	107·7	107·7
Taraczthal-Bahn	32·8	32·8	201	2.127	183	2.571	2.754	84	1.329	40	+110·0	32·8	32·8
Torontaler Localbahnen . . .	89·8	. . .	4.742	5.509	3.921	8.574	12.495	139	. . . .	. . .	. . .	57	. . .
Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkács-Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn	766·8	766·8	142.142	94.210	81.144	290.678	371.822	486	356.392	465	+ 4·5	766·8	766·8
Summe . . .	8.318	7.871	1,331.310	1,193.368	937.360	4,082.117	5,019.477	603	4,864.374	618	— 2·4	8095	7818
Recapitulation.													
Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen	5.487	5.265	1,342.055	1,487.697	1,311.579	6,483.534	7,795.113	1.421	7,706.507	1.464	— 2·9	5485	5227
Summe der österr. Eisenbahnen .	12.205	11.870	2,961.636	6,011.127	2,021.420	10,827.046	12,848.466	1.053	12,870.282	1.084	— 2·9	12031	11583
Summe der ungar. Eisenbahnen .	8.318	7.871	1,331.310	1,193.368	937.360	4,082.117	5.019.477	603	4,864.374	618	— 2·4	8095	7818
Hauptsumme	26.010	25.006	5,635.001	8,692.192	4,270.359	21,392.697	25,663.056	987	25,441.163	1.017	— 2·9	25611	24628
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*) . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi) .	5·5	. . .	4.291	. . . .	1.651	. . . .	1.651	300	613	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. k. Militär-Bahn Banjaluka-Doberlin	102	102	6.384	2.947	3.488	7.200	10.668	105	9.656	95	+ 10·5	102	102
K. k. Bosna-Bahn	269	269	17.675	11.203	19.046	63.353	82.399	306	83.707	311	— 1·6	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	5.580	5.422	2.140	7.121	9.261	138	7.530	112	+ 23·0	67	67
Metkovic-Mostar-Konjica**) .	118	109	8.780	2.617	4.429	13.201	17.630	149	11.527	106	+ 40·5	110	63

*) Im Monate November war der Betrieb sistirt.
**) Am 10. November 1889 wurde die Strecke Ostrožac-Konjica eröffnet.

Bozen-Meraner Bahn. Im Monate November 1889 wurden um 1066 Personen mehr befördert als im gleichen Monate des Vorjahres, und hiefür um fl. 1159 mehr vereinnahmt; hingegen ergab der Güterverkehr eine Minderverfrachtung von 11.136 t mit einer Mindereinnahme von fl. 4459. Der Ausfall im Güterverkehre resultirt aus der Minderverfrachtung von circa 1800 t Obst (Missernte) und circa 9300 t Materiale für die Etschregulirung. Die Gesammt-Monatseinnahme zeigt daher einen Ausfall von fl. 3300.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate November 1889 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 410, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 3710, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 3300; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 599 und aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 29.101, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 29.700 ergeben. Die Mindereinnahme im Güterverkehre des Unternehmens lit. A resultirt aus dem Kohlenverkehre, die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Kohlen- und sonstigen Frachtenverkehre.

Fünfkirchen-Bárcser Bahn. Im vorliegenden Ausweise wurden die Einnahmen des Vorjahres bis Ende November, jene des laufenden Jahres bis Ende August mit den definitiv richtiggestellten Beträgen in Rechnung genommen.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1889 für Personen und Gepäck	1889 für Güter	1889 im Ganzen	1889 per Kilom.	1888 für Personen und Gepäck	1888 für Güter	1888 im Ganzen	1888 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 11 Monate 1889	1888	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
1.022	24.810	25.832	3.229	...	...	...	...	...	3.522	...	Rama-Vrdnik Localbahn
34.305	40.836	75.141	1.418	...	...	...	...	...	1.547	...	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
10.050	23.680	33.730	1.054	9.101	22.253	31.354	979	+ 7·7	1.150	1.068	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
16.830	93.468	110.298	2.206	14.057	89.583	103.640	2.072	+ 6·5	2.406	2.260	Vinkovce-Brcskaer Bahn
73.233	94.347	167.580	1.444	63.081	82.828	145.909	1.258	+ 14·7	1.575	1.372	Zagorianer Bahn
											III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
253.370	527.116	780.486	2.576	229.931	496.452	726.083	2.512	+ 2·5	2.810	2.740	Arader u. Csánader vereinigte E.
61.625	343.548	405.173	3.294	62.801	316.298	379.099	3.082	+ 6·9	3.592	3.362	Barcs-Pakracer Eisenbahn
131.816	6.642	138.458	3.281	84.637	1.773	86.410	3.807	— 13·8	3.579	4.153	Budapester Strassenbahn
28.392	6.758	35.150	4.394	26.515	5.277	31.792	3.974	+ 10.6	4.793	4.334	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
4.511	138.311	142.822	4.328	4.444	124.767	129.211	3.916	+ 10·5	4.721	4.272	Gölnitzthal-Bahn
72.239	76.716	148.955	2.116	65.814	111.762	177.576	2.522	— 16·1	2.308	2.751	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B
19.163	11.402	30.565	1.798	18.440	15.305	33.745	1.985	— 9·4	1.961	2.165	Güns-Steinamanger Vicinalbahn
9.870	19.703	29.573	2.957	...	...	...	...	...	3.224	...	Keszthely-Balaton Szt György Lb.
1.646	113.531	115.177	2.576	1.787	112.213	114.000	2.550	+ 1·0	2.810	2.782	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
27.168	84.982	112.150	1.967	21.770	66.822	88.592	1.554	+ 26·5	2.146	1.695	Nyiregyháza—Máté-Szalkaer E.
109.649	582.908	692.557	5.869	101.866	583.961	685.827	5 812	+ 0·9	6.403	6.340	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
106.299	170.715	277.014	2.300	90.374	158.708	249.082	2.076	+ 10·8	2.518	2.264	Szamosthalbahn
40.885	75.596	116.481	1.928	34.490	72 792	107.282	1.776	+ 8·6	2.103	1.937	Száthmar-Nagybányaer Localb.
11.642	10.100	21.742	572	8.585	5.317	13.902	463	+ 23·5	624	505	Székler Bahn
36.948	57.013	93.961	872	32.006	61.002	93.008	863	+ 1·0	952	942	Szilágyságer Eisenbahn
1·073	20.179	21.252	648	1.007	19.387	20.394	622	+ 4·2	706	678	Taraczthal-Bahn
22.927	55.667	78.594	1.378	...	...	...	...	...	1.500	...	Torontaler Localbahnen
880.065	2,703.865	3,583.930	4.674	825.110	2,748.974	3,574.084	4.661	+ 0·3	5.099	5.085	Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkácz - Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn
10.672.182	37,715.808	48,387.990	5.978	9,829.707	37,678.916	47,508.623	6.077	— 1·6	6.521	6.629	**Summe**
											Recapitulation.
19,009.171	59,054.889	78,064.060	14.232	18,157.030	56,143.076	74,300.106	14.215	+ 0·1	15.526	15.507	**Summe der gemeinsamen österr. ungar. Eisenbahnen**
30,251.070	100,678.646	130.929.716	10.883	28,818.284	97,081.388	125,899.672	10.869	+ 0·1	11.873	11.857	**Summe der österr. Eisenbahnen**
10,672.182	37,715.808	48,387.990	5.978	9,829.707	37,678.916	47,508.623	6.077	— 1·6	6.521	6.629	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
59,932.423	197,449.343	257,381.766	10.050	56,805.021	190,903.380	247,708.401	10.058	— 0·07	10.964	10.972	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

1889 für Personen und Gepäck	1889 für Güter	1889 im Ganzen	1889 per Kilom.	1888 für Personen und Gepäck	1888 für Güter	1888 im Ganzen	1888 per Kilom.	Differz. in Percent	1889	1888	Namen der Eisenbahnen
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Achenseebahn
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Gaisbergbahn in Salzburg
63.675	133	63.808	...	56.140	136	56.276	...	...	...	...	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

1889 für Personen und Gepäck	1889 für Güter	1889 im Ganzen	1889 per Kilom.	1888 für Personen und Gepäck	1888 für Güter	1888 im Ganzen	1888 per Kilom.	Differz. in Percent	1889	1888	Namen der Eisenbahnen
34.262	64.942	99.204	973	31.483	57.817	89.300	876	+ 11·1	1.061	955	K. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
189·213	604.728	793.941	2.951	186.131	550.004	736.135	2.736	+ 7·86	3.219	2.935	K. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow.Staatsbahnen
22.237	73.556	95.793	1.430	12.329	48.646	69.975	1.044	+ 36·9	1.560	1.139	Doboj—Simin-Han
41.672	100.761	142.433	1.297	28.233	77.451	105.684	1.677	— 22·6	1.416	1.829	Metković - Mostar-Rama

Galizische Carl Ludwig-Bahn. Im Monate November 1889 hat der Personenverkehr naturgemäss ab-, der Güterverkehr hingegen unbeträchtlich zugenommen. Befördert wurden 91.496 Reisende mit fl. 161.511 und Güter 126.059 t mit fl. 580.355, daher im Ganzen eine Einnahme von fl. 741.866. Dem gegenüber stellen sich die Einnahmen des Monates October 1889 für den Personenverkehr, bei Beförderung von 117.808 Reisenden mit fl. 209.658 und für den Güterverkehr, bei einer Frequenz von 125.436 t mit fl. 562.030, im Totale fl. 771.688. Mithin resultirt eine Abnahme der Personenfrequenz um 26.312 Reisende mit fl. 48.147 Mindereinnahme und eine Zunahme des Güterverkehres um 623 t mit fl. 18.325 Mehreinnahme, im Totale somit eine Mindereinnahme von fl. 29.822.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Die Einnahmen der westlichen Staatsbahnen pro November 1889 weisen im Personen- und Gepäcksverkehre ein Plus von fl. 5636 aus, dagegen im Güterverkehre ein Minus von fl. 38.491, somit im Gesammtverkehre ein Minus von fl. 32.855.

Dieser Ausfall ist wie im Monate October 1889 ausschliesslich auf den bedeutend schwächeren Getreideexport zurückzuführen. An Getreide wurden nämlich im Monate November 1889 gegen den gleichen Monat des Vorjahres 2581 Wagen weniger ausgeführt. — Diese 2581 Wagen repräsentiren einen Einnahmenausfall von circa fl. 206.000. Wenn auch im Monate November 1889 in Folge eines lebhafteren Local- und Inlandsverkehres im Ganzen um 60.179 t mehr befördert wurden, so war dieses Quantum

doch nicht im Stande, den aus dem Getreideexport resultirenden Ausfall von fl. 206.000 ganz zu beseitigen, weil sich diese 60.179 t im Durchschnitte auf bedeutend kürzere Distanzen bewegten, als wie die Getreidesendungen, welche die westlichen k. k. Staatsbahnen ihrer ganzen Länge nach durchlaufen.

Die Mehreinnahme von fl. 56.833 auf der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn im Monate November 1889 ist wie im Monate October 1889 dem Umstande zuzuschreiben, dass die inundirten Ossegger Kohlenschächte im Monate November 1888 noch nicht förderten.

Auf sämmtlichen im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Linien sind die Einnahmen im Monate November 1889 gegenüber dem gleichen Monate 1888 nur um fl. 66 höher, während in der Periode vom Jänner bis November 1889 die Gesammteinnahmen gegen die gleiche Periode des Vorjahres ein Mehr von fl. 2,260.059 ausweisen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate November 1889 wurden im Personenverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn um 15.449 Personen mehr befördert als im gleichen Monate des Vorjahres, in welchem 347.384 Personen mit einer Einnahme mit fl. 333.540 expedirt wurden, woraus eine Mehreinnahme von fl. 14.780 resultirte.

An Transportgütern wurden im November 1889 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um 27.720 Tonnen mehr verfrachtet, dagegen um fl. 101.867 weniger eingenommen.

Bei den nachgenannten Massenartikeln ist eine Steigerung eingetreten, und zwar:

bei Getreide aller Art um circa . 29.470 t,
„ Mehle und Mahlproducte um circa 2.630 „
„ Zucker, raffinirt, um circa . . 12.330 „
„ Holz aller Art um circa . . . 2.190 „

Dagegen hat eine Minderverfrachtung stattgefunden
bei mineralischer Kohle um circa . 15.840 t,
„ Steine aller Art um circa . . . 1.180 „
„ Ziegel um circa . . . . 1.190 „

Die niedrigere Gesammteinnahme trotz Mehrverfrachtung ist auf eine geringere Bewegung der höher tarifirten Güter und auf kürzere Verfrachtungsdistanzen zurückzuführen.

Rücksichtlich der Localbahnen hat sich im November 1889 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2383 ergeben, welche einerseits auf eine erhöhte Personenfrequenz überhaupt, andererseits auf den Zuwachs von 41 km der neu eröffneten Strecken Golleschau-Ustron, Hotzendorf-Neutitschein, Drösing-Zistersdorf und Rohatetz-Strassnitz zurückzuführen ist.

Im Frachtenverkehre wurde gleichfalls eine Mehreinnahme, und zwar von fl. 6145 constatirt. Auch diese ist einerseits auf einen grösseren Frachtenverkehr überhaupt, andererseits auf den Zuwachs der vorbenannten Localbahnen, sowie der 2 km langen Strecke Göding-Tabakfabrik zurückzuführen.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, auf welcher im November 1888 11.395 Personen mit einer Einnahme von fl. 3175 expedirt wurden, sind im November 1889 1850 Personen mehr befördert worden, woraus eine Mehreinnahme von fl. 1315 resultirte.

Im Frachtenverkehre hat im Allgemeinen eine Mehrverfrachtung von 51 t stattgefunden und wurde eine Mehreinnahme von fl. 542 constatirt.

Eine Mehrverfrachtung hat speciell
bei Holz aller Art um circa . . . 2.890 t,
„ Ziegel um circa . . . . . . 150 „
stattgefunden.

Dagegen wurde eine Minderverfrachtung
bei Zucker (raffinirt) um circa . . 110 t
constatirt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat November 1889 resultirt, im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ein Plus von fl. 2794. Beim Personenverkehre steigerten sich die Einnahmen um fl. 9169, während die Mindereinnahme von fl. 6375 beim Güterverkehre lediglich dem Umstande zugeschrieben werden kann, dass die beförderten Quantitäten zumeist aus Gütern niederer Tarifclassen bestanden haben.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die provisorisch ausgewiesene Einnahme pro November 1889 beziffert sich gegen die definitive Einnahme des gleichen Monates im Vorjahre um fl. 1826 geringer. An dieser Mindereinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 3197 Minderverfrachtung von 1851 t Getreide, Kohle, Zucker und Rübe, dagegen weist der Personenverkehr eine Mehreinnahme von 1371 fl. Mehrfrequenz von 2568 Reisenden aus.

Neutitscheiner Localbahn. Im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres haben die Einnahmen des Monates November 1889 aus dem Personen- und Gepäcksverkehre keine nennenswerthe Steigerung erfahren, indem die Anzahl der mehr beförderten Reisenden nur 100 und die Mehreinnahme nur fl. 14 beträgt.

Hingegen ist der Frachtenverkehr gegen denselben Monat des Vorjahres bedeutend zurückgeblieben, indem bei einem Ausfalle von 752 t Nettolast die Einnahmen sich um fl. 738 verringerten, was wiederum zurückzuführen ist auf eine geringere Beförderung von Massengütern, besonders Rohtabak und Kohle, und auf die Ablenkung eines Theiles des Stückgüterverkehres durch die Hotzendorfer Localbahn.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate November 1889 auf den einzelnen Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern vom gleichen Monate des Vorjahres, ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . + 9.900 Personen und +18.421 fl.
Ergänzungsnetz . . . + 2.494 „ „ +10.655 „
Südnordd. Verbindungsbahn + 5.752 „ „ + 5.024 „

Die Mehreinnahme entspricht der höheren Frequenz.

B. Frachtenverkehr:

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 26.136 t + 6.379 fl.
„ „ Ergänzungsnetz — 22 t + 36.816 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . + 1.291 t + 7.903 „

Auf dem garantirten Netze sind stärkere Transporte von Rüben, Schnittlingen, Steinen und sonstigen minderwerthigen Artikeln auf kürzeren Strecken vorgekommen.

Das Plus in den Einnahmen des Ergänzungsnetzes ist lediglich auf die bis inclusive August erfolgte buchhalterische Richtigstellung der definitiven Einnahmen zurückzuführen.

Auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn entspricht die Mehreinnahme dem stärkeren Verkehre.

Die definitive Richtigstellung der Betriebsergebnisse ist bis zum Monate August 1889 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die Einnahmen des Vorjahres, ebenso wie jene bis Ende August des laufenden Jahres sind nach den Ergebnissen der definitiven und die Einnahmen pro September bis Ende November dieses Jahres nach den Ergebnissen der provisorischen Rechnungslegung eingestellt.

Auf den Linien der Südbahn haben die Einnahmen pro November 1889 gegen die gleiche Periode des Vorjahres in Folge stärkerer Frequenz eine Zunahme von fl. 86.444 erfahren; davon entfällt auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 16.105 und auf den Frachtenverkehr ein Plus von fl. 70.339.

Die Einnahmen der Localbahnen Mödling-Hinterbrühl und Spielfeld-Radkersburg haben in Folge stärkerer Frequenz im Personenverkehre zugenommen, dagegen sind die Einnahmen der letzgenannten Bahn im Frachtenverkehre, welcher schwächer war, zurückgeblieben.

Die Einnahmen der Graz-Köflacher Bahn und Vicinalbahn Güns-Steinamanger weisen sowohl im Personen- als auch im Frachtenverkehre, welche beide schwächer waren, ein Minus aus.

Auf der Liesing-Kaltenleutgebener, der Wien-Pottendorf—Wr.-Neustädter, der Leoben-Vordernberger und der Barcs-Pakrácer Bahn haben sich die Einnahmen auf beiden Verkehrsgebieten in Folge regeren Verkehres günstiger gestaltet.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate November 1889 ergibt sich gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres beim Personenverkehre eine Mindereinnahme von fl. 380 und aus dem Güterverkehre ein Einnahmenzuwachs von fl. 3303, so dass am Gesammten eine Mehreinnahme von fl. 2923 resultirt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Principielle Genehmigung.) Dieselbe wurde ertheilt:
1. für eine Verkaufshütte der Marie Staufer in der Station Linz der Linie Wien-Salzburg;
2. für das in der Station Ražice der Linie Wien-Eger herzustellende Bahnerhaltungsdepôt.

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. (Schleppbahnverbindung zwischen den Hochöfen Nr. 2 und 3 und der Station Vordernberg-Rathhaus.) Auf Grund des Ergebnisses der am 21. October 1889 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project der Oesterr.-Alpinen Montan-Gesellschaft, betreffend die Herstellung einer Schleppbahnverbindung von ihren Hochöfen Nr. 2 und 3 in Vordernberg zur Station Vordernberg-Rathhaus der im Bau begriffenen Localbahn Eisenerz-Vordernberg zur Ausführung genehmigt. Die Hauptlinie hat eine Länge von 623 m, das Zweiggeleise eine Länge von 108 m.
[9. November 1889, Z. 47.073.]

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Hochbaupläne.) Die Pläne der in den Stationen der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha herzustellenden Hochbauanlagen haben die Genehmigung erlangt.
[8. November 1889, Z. 43.638.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Herstellung eines Getreideschuppens und Verlängerung eines Sturzgeleises in der Station Komotau.) In der Station Komotau der Buschtěhrader Bahn gelangt die Herstellung eines Getreideschuppens und die Verlängerung eines Sturzgeleises — für private Zwecke — zur Ausführung. [9. December 1889, Z. 51.768.]

— (Herstellung eines Weichenwärterhauses am Bahnhofe in Franzensbad.) Ueber Ersuchen der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen wird ein Weichenwärterhaus aus Fachwerk am gemeinschaftlichen Bahnhofe in Franzensbad ausgeführt. [7. December 1889, Z. 51.382.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
1. Jänner: Auf der Localbahn Kleinschwechat-Mannersdorf wurde heute mit Zug 1312 der Verkehr auf der ganzen Linie wieder aufgenommen.
— Die Localbahnstrecke Enzersdorf bei Staatz-Poysdorf wurde heute mit Zug 2903 für den Verkehr wieder eröffnet.
2. Jänner: In der Localbahnstrecke Bruck a./L.-Hainburg ist der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strassenbahnen. (Flügelbahn zum Wettrennplatze.) Der kgl. ungar. Minister des Innern hat die vom Präsidenten des Budapester Jockeyclubs projectirte Anlage einer von der Csömörerlinie der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft abzweigenden und bis zum neuen Wettrennplatze führenden Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 ex 1889) genehmigt.

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Vertragsgenehmigung.) Der kgl. ungar. Minister des Innern hat den zwischen der Budapester hauptstädtischen Commune und der Budapester Stadtbahn-Unternehmung abgeschlossenen Vertrag, die Benützung des zum Baue der mit elektrischer Kraft zu betreibenden Linie im Bereiche der grossen Ringstrasse erforderlichen Strassengrundes betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1889), genehmigt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Kühlwaggons für Sendungen von frischem Fleische.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Einführung von sogenannten Kühlwaggons ausschliesslich für den Export von geschlachteten Schweinen nach Deutschland für den Fall beschlossen, als das Project der Errichtung einer nach amerikanischem Systeme herzustellenden Schlachtbank für Massenausschrotung von Schweinefleisch in Verbindung mit einer Fabrik für Charcuteriewaaren in Steinbruch zur Verwirklichung gelangen sollte.

Vorlesungen im Eisenbahnfache. (Ministerial-Erlass.) Sowie im Vorjahre (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1888), hat der kgl. ungar. Handelsminister auch für das Jahr 1889/90 die Abhaltung von Vorlesungen über eisenbahntechnische und Betriebsfragen angeregt und die Prämiirung der zwei besten Arbeiten mit je 500 Frcs. in Gold genehmigt. Diese Vorlesungen, zu welchen der Minister die zu behandelnden Fragen aufgestellt hat, sind innerhalb dem 30. November 1889 und 31. März 1890, und zwar einmal wöchentlich, abzuhalten, und ist Jedermann der Zutritt gestattet. Zum ersten Vortrage hat sich Inspector Josef Stejskal gemeldet und die Frage des Betriebserfordernisses der Localbahnen als Thema gewählt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Laufe des Monates November 1889.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November 1889 nachstehende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. November die Apenrader Hafenbahn im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona nach Massgabe der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für den öffentlichen Verkehr; die 7·85 km lange Strecke Gifhorn-Isenbüttel-Triangel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg mit den Stationen Gifhorn Stadt und Triangel für den öffentlichen Verkehr; die 8·4 km lange Strecke Krebsöge-Radevormwald im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld mit den Stationen Krähwinklerbrücke und Radevormwald für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Strecke Krebsöge-Radevormwald ist eine Zweigstrecke der Nebenbahn Lennep-Beyenburg und dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellt; die 2·28 km lange Strecke Putbus-Lauterbach (Insel Rügen) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin mit dem Bahnhofe III. Classe Lauterbach für die Beförderung von Gütern aller

Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die 11·30 km lange Strecke Baalberge-Cönnern im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den öffentlichen Verkehr mit den Verkehrsstellen und Entfernungen: Baalberge (Bahnhof), Bebitz (Bahnhof, 5·10 km), Trebitz (Haltepunkt, 7·42 km) und Cönnern (Bahnhof, 11·30 km); der Haltepunkt Trebitz ist nur für den beschränkten Personenverkehr ohne Gepäcksabfertigung eingerichtet; die 8·9 km lange Zweigstrecke Schee-Silschede der Verbindungsbahn Barmen—Ober-Hatingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld mit der Haltestelle Hasslinghausen (3·9 km), dem Haltepunkte Hiddinghausen (5·6 km) und der Haltestelle Silschede (8·9 km) für den öffentlichen Verkehr, und sind die beiden Haltestellen für den Gesammtverkehr, der Haltepunkt nur für den Personenverkehr eingerichtet; die 59·16 km lange Strecke Oebisfelde-Salzwedel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den öffentlichen Verkehr und sind die Verkehrsstellen und deren Entfernungen ab Oebisfelde folgende: Cunzau (15·27 km), Kusey (20·44 km), Clötze (27·46 km), Beetzendorf (36·72 km), Siedenlangenbeck (42·79 km), Kuhfelde (46·92 km), Dambeck (50·69 km), Altstadt-Salzwedel (55·90 km) und Salzwedel (59·16 km); der Haltepunkt Altstadt-Salzwedel dient dem Personen- und Gepäcksverkehre, die übrigen Verkehrsstellen (Stationen) sind für den Gesammtverkehr eingerichtet; die 1·8 km lange Verbindungsbahn vom Bahnhofe Mocker nach der Station Katharinenflur der Strecke Thorn-Insterburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Güterverkehr; ferner die 20·6 km lange Strecke Wulften-Duderstadt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover mit den Haltestellen und Entfernungen: Wulften, Bilshausen (3 km), Gieboldehausen (8·2 km), Rollshausen (12·6 km), Westerode (17·9 km) und Dudestadt (20·6 km) für den unbeschränkten Personen- und Güterverkehr; die Strecke Wulften-Duderstadt ist dem kgl. Eisenbahn - Betriebsamte zu Paderborn unterstellt; am 4. November die 29·47 km lange Strecke St. Vith-Ulflingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln linksrhein.) mit den Stationen Lommersweiler, Reuland, Lengeler, Wilwerdingen und Ulflingen für den öffentlichen Verkehr; der Uebergang der Reisenden aus der Richtung Ulflingen nach der Richtung Prüm-Gerolstein und umgekehrt findet in Lommersweiler statt, ohne dass diese Station für den Ortsverkehr selbst eingerichtet ist; am 15. November die 21·39 km lange Strecke Wiesbaden-Langenschwalbach im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Gesammtverkehr; die Verkehrsstellen, deren Entfernungen ab Wiesbaden und deren Abfertigungsbefugnisse sind folgende: Haltestelle Dotzheim (3·97 km) für den Gesammtverkehr, Haltepunkte Chausséehaus (7·84 km) und Eiserne Hand (11·98 km) für den Personenverkehr, Haltestelle Hahn-Wehen (14·46 km) für den Gesammtverkehr, Haltestelle Bleidenstadt (16·09 km) für den Personen- und Stückgüterverkehr und Bahnhof Langenschwalbach (21·39 km) für den Gesammtverkehr; ferner die 5·5 km lange Strecke Schmallenberg-Fredeburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld mit den Haltestellen Gleidorf (2·5 km) und Fredeburg (5·5 km) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Strecke Schmallenberg-Fredeburg ist dem kgl. Betriebsamte zu Altona unterstellt.

b) In Mecklenburg: Am 10. November die 11·75 km lange Strecke von Dölitz nach Grammow der Gnoien-Teterower Eisenbahn mit den Weichen Gr.-Nieköhr, Tessiner Chaussée, Samow, Viecheln, Nustrow und Grammow vorläufig für den Güterverkehr in Wagenladungen, und werden Sendungen nach den an dieser Strecke gelegenen Weichen auf Dölitz i. M., Station der Gnoien-Teterower Eisenbahn, abgefertigt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate November.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November nachstehende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. November die Haltestelle Kerkerbach zwischen den Stationen Eschhafen und Runkel an der Strecke Wetzlar-Coblenz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Gross-Furra zwischen den Stationen Klein-Furra und Sondershausen an der Strecke Nordhausen-Erfurt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Nesselbeck an der Königsberg-Kranzer Eisenbahn für den Personen- und Güterverkehr; ferner die Haltestelle Charlottenwerder zwischen der Station Rosenberg und der Haltestelle Sommerau an der Strecke Marienburg-Mlawka im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen- und Güterverkehr; am 15. November die Haltestelle Zarnefanz zwischen den Stationen Belgard und Gross-Rambin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr; Reisegepäck wird unabgefertigt zur Beförderung übernommen und werden die Gebühren hiefür auf der Endstation erhoben; die Abfertigung von Vieh, Leichen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen; Wagenladungsgüter werden nach der Haltestelle Zarnefanz nur frankirt, von dort nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung zur Beförderung angenommen; ferner die Haltestelle Wandersleben im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr diente, auch für die unbeschränkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; am 20. November der Haltepunkt Voerde an der Strecke Oberhausen-Wesel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinische) für den Personenverkehr ohne Gepäcksabfertigung.

b) In Anhalt: Am 10. November die Station Lindenberg der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Verschiedene Mittheilungen.

Beförderung von Wein in aus Stoff angefertigten Behältern. (Projectirte Einführung.) In Kreisen ungarischer Engros-Exporteure von Weinen wird die Einführung einer in Italien bereits mit Erfolg erprobten Methode der Verfrachtung von Schankweinen geplant. Dieser zufolge werden an Stelle der den Wagenraum nicht genügend ausnützenden und an und für sich schweren Fässer, sowie auch der mit manchen Unzukömmlichkeiten verbundenen Cisternenwagen, „Stoffreservoirs“, das sind aus undurchlässigem starken Stoffe angefertigte, cubikförmige Behälter, in Anwendung gebracht, welche, in gewöhnliche Kastenwagen eingehängt, den Vortheil besitzen, dass, bei einem Gewichte von nur 100 kg per Behälter, die volle Tragkraft eines Kastenwagens ausgenützt werden kann. Da ferners die geleerten Behälter ein eben nur geringes Eigengewicht besitzen und wenig Raum einnehmen, da selbe flach zusammengelegt werden, so wird, gegenüber der Rückversendung der leeren Fässer, eine Transportersparniss von ca. 70 pCt. erzielt, nachdem der mit Wein beladen gewesene Wagen nunmehr auf seiner Rückfahrt gleichzeitig auch noch in anderer Weise ausgenützt werden kann als lediglich nur mit der Beladung von leeren Fässern als ausschliessliche Retourfracht. Man hofft, auf diese Art die Exportfähigkeit ungarischer Schankweine wesentlich zu heben.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Lagerstand im Monat December.) Vom 1. bis 31. December 1889 wurden 119.245 q Waaren ein- und 148.924 q ausgelagert. Der Lagerstand betrug am 31. December 346.663 q im Assecuranzwerthe von fl. 3,455.565 gegen 466.135 q in der gleichen Periode des Vorjahres; darunter waren 180.198 q Weizen (gegen 211.262), 16.906 q Roggen (gegen 55.461), 35.834 q Gerste (gegen 46.000), 42.901 q Hafer (gegen 27.422), 21.561 q Mais (gegen 79.659), 2307 q Oelsaaten (gegen 3905), 9281 q Mehl und Kleie (gegen 5021), 3409 q Wein (gegen 2915), 291 q Zucker (gegen 12.116 q im Vorjahre) und 7985 hl à 100 pCt. Spiritus (gegen 1773 hl à 100 pCt. Spiritus im Vorjahre). Die durchschnittliche Tagesbewegung betrug 11.174 q gegen 11.797 q im Vormonate.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 31. December v. J. dem Oberwerftverwalter der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Josef Ritter von Schröll anlässlich seiner Versetzung in den Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen, verdienstlichen Wirksamkeit den Titel eines kaiserlichen Rathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch - Oesterreichisch - Ungarischer; Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn).

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Ausnahmetarifen.

Die Giltigkeit der in Nr. 9 vom 19. Jänner 1889 dieses Blattes publicirten, bis Ende December 1889 in Kraft bestehenden Ausnahmetarife sammt Nachträgen für den Transport von gedörrtem Obst, Pflaumenmus, Powidl und Lequar aus Ungarn nach Bayern und dem übrigen Süddeutschland, sowie nach Elsass-Lothringen und Luxemburg, wird für die Zeit vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890, verlängert.

Wien, am 30. December 1889. [7]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes Nr. IV.

Die im Ausnahmetarife Nr. IV des combinirten Schiffs- und Bahnverkehres für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten etc. vom 1. Mai 1885 enthaltenen Frachtsätze, betreffend den Verkehr von Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der Vereinigten Schweizer Bahnen (einschliesslich der Toggenburger und Wald-Rüti-Bahn) und der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Linie Effretikon-Hinweil und der Bötzberg-Bahn), deren mit Schluss der diesjährigen Schiffahrt erfolgende Aufhebung in Nr. 98 ex 1889, Seite 1543 dieses Blattes, verlautbart wurde, gelangen noch bis 31. März 1890 zur Anwendung.

Wien, am 31. December 1889. [8]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Aussig-Tepitzer Eisenbahn.

Ermässigung für Viehfutter nach Galizien und der Bukowina.

Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Juni 1890, gelangt bei Erfüllung der hiefür festgesetzten Bedingungen für Viehfutter, als: Hafer und Kleie, Heu und Stroh, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlempe, Spülicht und Trebern, in Mengen von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum nach Galizien und der Bukowina rücksichtlich der Strecken der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn der ermässigte Frachtsatz von 10 kr. ö. W. pro verwendeten Wagen und 1 km im Kartirungswege zur Anwendung.

Teplitz, am 31. December 1889. [9]

Oesterreichisch-Ungarische Kohlenverkehre via Ruttka und via Zsolna.

Einführung neuer Tarife.

Die in den obbenannten Kohlenverkehren derzeit bestehenden zwei Tarife vom 1. Juli 1887 werden sammt dem zu denselben bisher erschienenen Nachtrage am 15. Jänner 1890 ausser Kraft gesetzt, und treten statt derselben mit dem gleichen Tage neue Tarife in Kraft.

Exemplare dieser Tarife können bei den betreffenden Verwaltungen um den Preis von 20 kr. per Stück bezogen werden.

Budapest, am 31. December 1889. [10]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung für Strohsendungen.

Ab 1. Jänner 1890 bis zur demnächstigen Durchführung im Tarifwege werden für von den unten angeführten ungarischen Stationen nach Alt-Garbe aufzugebende Strohsendungen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, resp. bis zur tarifmässigen Durchführung, die folgenden directen Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege activirt, und zwar:

Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

	Frachtsätze pro 100 kg		Frachtsätze pro 100 kg
Alberti-Irsa . .	Mk. 2·48	Nagy-Maros .	Mk. 2·32
Budapest . .	„ 2·39	Palota . . .	„ 2·39
Czegled . . .	„ 2·48	Perbete . . .	„ 2·15
Dorozsma . .	„ 2·81	Pilis	„ 2·48
Dunakesz . .	„ 2·39	Puszta-Páka .	„ 2·72
Érsekujvár . .	„ 2·11	Szatymáz . .	„ 2·79
Esztergom-Nána	„ 2·24	Szeged . . .	„ 2·83
Félegyháza . .	„ 2·72	Szt.-Lörincz .	„ 2·46
Göd	„ 2·39	Szobb	„ 2·29
Kecskemét . .	„ 2·67	Totmegyer . .	„ 2·08
Kistelek . . .	„ 2·74	Udvard . . .	„ 2·13
Köbánya . . .	„ 2·39	Üllö	„ 2·48
Köbölkút . .	„ 2·20	Vácz	„ 2·38
Kürt	„ 2·17	Vecsés . . .	„ 2·48
Monor . . .	„ 2·48	Veröcze . . .	„ 2·35
Nagy-Körös .	„ 2·60		

Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen:

	Frachtsätze pro 100 kg		Frachtsätze pro 100 kg
Budapest-Jozsefv.	Mk. 2·39	Köbánya . . .	Mk. 2·39
Budapest-Lipótv.	„ 2·39	Szabadka . .	„ 2·83
Czegléd . . .	„ 2·48	Szeged . . .	„ 2·83

Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn:

	Frachtsatz pro 100 kg		Frachtsatz pro 100 kg
Ruttka transit .	Mk. 1·56	Zsolna transit .	Mk. 1·49

Budapest, am 28. December 1889. [11]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Directe Frachtsätze für Holz ab Ernsdorf.

Mit 15. Jänner 1890 gelangen im obengenannten Verbande für den Ausnahmetarif für Holz ab Ernsdorf, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, directe Frachtsätze zur Einführung.

Die Höhe der Frachtsätze sind bei den Verbands-Verwaltungen zu erfahren.

Wien, am 1. Jänner 1890. [12]

Namens der Verbands-Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wiedereinführung der normalen lagerzinsfreien Zeit etc. in der Station Wien.

Die mit Genehmigung der k. k. Aufsichtsbehörde vom 16. December 1889, Z. 20.927/III, kundgemachte Abkürzung der lagerzinsfreien Zeit und die Erhöhung des Lagergeldes und der Wagenverzögerungs-Gebühr bei der Güterabgabe in der Station Wien tritt in Folge Wiederkehr normaler Verhältnisse vom 3. Jänner 1890 an ausser Kraft.

Wien, am 2. Jänner 1890. [13]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Kohlen-Specialtarif Theil II, Heft 5.

Am 15. Jänner 1890 tritt ein neu umgearbeiteter Specialtarif Theil II, Heft 5, für den Transport von Kohlen, Coaks und Briquettes ab Střebichovic-Vinařic, Kralup, Bubna, Halbstadt, Mittelsteine und Segen-Gottes nach gesellschaftlichen ungarischen Stationen in Kraft und wird der gleichnamige Tarif vom 20. März 1884 aufgehoben.

Exemplare sind beim Directorium in Wien, I., Pestalozzigasse 8, erhältlich.

Wien, am 2. Jänner 1890. [14]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Modification in der Beschränkung der Lagerfreiheit für die Station Wien.

Die am 27. December 1889 mit Genehmigung der k. k. Aufsichtsbehörde verfügte Restringirung der Lagerfreiheit für die Station Wien wird vom 3. Jänner 1890 an in nachstehender Weise modificirt:

Für alle Güter, welche tarifmässig eine dreitägige Lagerfreiheit geniessen, wird an Stelle der auf einen Tag reducirten Lagergeldfreiheit eine Lagergeldfreiheit von zwei Tagen festgesetzt. Das erhöhte Lagergeld für den ersten lagerzinspflichtigen Tag von 3 kr., für den zweiten lagerzinspflichtigen Tag von 5 kr., für den dritten und jeden folgenden lagerzinspflichtigen Tag von 7 kr. pro 100 kg und die Verzögerungsgebühr für Wagen, welche tarifmässig von den Empfängern zu entladen sind, von 40 kr. pro Stunde bleiben aufrecht.

Für die Frachtgüter, welche sich aus der Zeit vor dem 27. December 1889 in der Station Wien auf Lager befinden, und für welche die zugestandenen Lagerbegünstigungen am 10. Jänner 1890 ausser Wirksamkeit treten sollten, werden alle bestehenden Lagerbegünstigungen bis inclusive 23. Jänner 1890 aufrecht erhalten.

Die Wiedereinführung der normalen Lagerfreiheit und der besonderen Lagerbegünstigungen ist lediglich von der beschleunigten Abfuhr der lagernden Güter Seitens der Empfänger abhängig.

Wien, am 2. Jänner 1890. [15]

Sonstige Nachrichten.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Einführung des Nachtrages VI zum Localgütertarife.) Mit 1. Jänner ist der Nachtrag VI zu dem Localgütertarife der Galizischen Carl Ludwig-Bahn vom 15. September 1886 zur Einführung gelangt, in welchem durch Annahme der bei den k. k. Staatsbahnen für Kohle bestehenden Einheitssätze eine Herabsetzung der bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes I für Kohlen (mineralische) und Coaks eingetreten ist.

Güterverkehr nach Rumänien. (Besorgung der Zollmanipulation.) Gütersendungen nach Rumänien, welche nach jenseits der Donau gelegenen Stationen bestimmt sind, dürfen zur Beförderung nur dann übernommen werden, wenn der Frachtbrief den Namen einer Mittelsperson in einer diesseits der Donau gelegenen rumänischen Uebergangsstation trägt, welche die Fracht und andere Gebühren bezahlt, sowie die Umexpedition und die Erfüllung der Zollformalitäten auf eigene Gefahr übernimmt. Nach Mittheilung der Rumänischen Staatseisenbahnen befassen sich mit derartigen Geschäften folgende Speditionshäuser:

In Turn-Severin: Basile Stefanescu, Faureanu & N. Barbarescu;
In Corabia: N. Frumosu, Oprea Iliescu, Raducan Georgescu;
In Turn-Margurele: Focsaner & Eliazu;
In Giurgiu: Elié Teodorof, Calusa & Leon;
In Calarasi: Jonita Georgescu & Pétracke Petrescu;
In Braila: Schenker & Cie., C. Glücklich, H. O. Behrmann, C. Vasmagides, Budeano & Cie.;
In Galati: C. Glücklich, M. Wechsler, Verona & Schleicher, Ruos & Atger, N. Daniel.

Die Eisenbahn übernimmt keinerlei Verantwortung und Gewähr für die Thätigkeit dieser Speditionsfirmen.

Ungarisch-Adriatischer Verbandsverkehr. (Einführung eines neuen Tarifs.) Im Verkehre mit Fiume und Triest ist mit 1. Jänner für Transporte von Hartholz, Fassdauben, Weichholz und Eisenbahnschwellen ein neuer Tarif in Kraft getreten, welcher directe Frachtsätze enthält, und zwar von Szegedin, beziehungsweise südlich von Szegedin gelegenen Stationen der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, von Stationen der Ungarischen Nordostbahn, von den Stationen Gorica, Lekenik, Sziszék und Agram der Südbahn-Gesellschaft, und von Szegedin, sowie auch westlich von Szegedin gelegenen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, inclusive Stationen der Linien Maria-Theresiopel, Semlin und Szabadka-Halas.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Nachtrag I zum Tarife für die Localbahn Budapest-Lajosmizse.) Am 1. Jänner tritt der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren etc. auf der Localbahn Budapest-Lajosmizse in Kraft. Derselbe enthält: Eröffnung der Stationen Jnarcs-Kakucs und Péter-Gyál für den Eil- und Stückgutfrachten-Verkehr; Ergänzung der Stationstarife; Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes II; Ausnahmetarif für Milch- und Geflügelsendungen und Druckfehler-Berichtigungen.

— (Theilweise Aenderung der Fahrordnung von Personenzügen in einzelnen Relationen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 20. December 1889 an die Fahrordnung der Personenzüge Nr. 5401 und 5402 zwischen Budapest und Dombovár geändert wurde, wodurch der von Wien via Raab in der Richtung gegen Budapest verkehrende Eilzug Nr. 5 der kgl. Ungarischen Staatsbahnen directen Anschluss in Kelenföld erhält. Des Weiteren wurde der Verkehr der bisher zwischen Budapest-Centralbahnhof und Budapest-Kelenföld verkehrenden Züge Nr. 20 und 25, welche in Budapest-Kelenföld Anschluss an die Südbahnzüge Nr. 216 und 217 hatten, eingestellt und wird der Anschluss durch den gemischten Nr. 22, resp. den Personenzug Nr. 5403 der kgl. Ungarischen Staatsbahnen fernerhin vermittelt.

— (Beschränkung des Verkehrs des Dampftrajectes zwischen Gombos und Erdöd.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass sich auch in diesem Jahre (vergl. Vrdgs.-Bl. 9) in Folge stärkeren Eisrinnens auf der Donau die Nothwendigkeit herausstellte, den Trajectverkehr bis Gombos, und zwar vorläufig nur während der Nachtstunden einzustellen, so dass die Nachtpersonenzüge Nr. 811 und 802 nur bis zu den genannten Uferstationen verkehren. Der Tagesverkehr bleibt bis auf Weiteres sowohl für Personen- als Lastzüge aufrecht erhalten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
92	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Classe C (laut Pos. 551 der allgemeinen Waarenclassification des Tarifes Theil I, vom 1. September 1887)	Stationen der Strecke Lemberg-Suczawa		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	Frachtsätze der Waarenclasse C	Frachtsätze des Specialtarifes 3	Jeweilige Differenz	Im Kartirungswege		
93	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier	Neudek	Chodau	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Hamburg und darüber bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	15·1 kr.	9·7 kr.	5·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	
94	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz, dann Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, nicht über zwei Wagenlängen reichend	Neuberg (Station) Kapellen	Mürzzuschlag	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädr. Wagen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	kr. 11·2 8·8	kr. 8·2 5·8	kr. 3·0 3·0	Im Kartirungswege		
95	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Sand	Glinsko Lemberg C.B. Zołkiew Rawa ruska	Volócz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 140·0 120·2 137·6 151·2	kr. 56·1 41·5 54·3 64 2	kr. 83·9 78·7 83 3 87·0	Im Kartirungswege		
				Glinsko Lemberg C.B. Zołkiew Rawa ruska	Pászika				155·0 135·2 152·6 166·2	63·9 49·3 62·1 72·0	91·1 85·9 90·5 94·2			
				Glinsko Lemberg C.B. Zołkiew Rawa ruska	Szolyva-Hársfalva				153·4 133·6 151·0 164·6	62 9 48·3 61·1 71·0	90·5 85·3 89·9 93·6			
96	K.k.St.B.		Melasse und Osmosêwasser	Modřan	Prag K.F.J.B.	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	14·9 kr.	12 5 kr.	2·4 kr.	Im Kartirungswege		
97	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Caolin, Porzellanerde, Pfeifenerde, Chinaclay und gewöhnliche Thonerde	Gross-Opatowitz	Aschenbornschacht Beuthen O.S.E. Gleiwitz Kattowitz Königshütte Laurahütte Morgenroth Rosdzin Ruda Scharley Schoppinitz O.S.E. Schoppinitz R.O.U.E. Sosnowice loco Sosnowice trs. Zabrze Granica loco Granica trs.	Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hiefür	Vom 5. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis zur Einführung im Tarifwege	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif		in Mark 1·05 1·03 1·02 1·03 1·03 1·02 1·03 1·02 1 04 1·04 1·01 1 01 0·96 0·96 1·05 0·97 0·97		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
98	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohöl in Cisternenwagen	Stationen der Strecke Stanislau (incl.)—Saybusch (excl.)	Saybusch transit (mit der Bestimmung nach Pardubitz für die daselbst befindliche Mineralöl-Raffinerie)	Aufgabe von 10000 kg pro Wagen. Beibringung directer bis zur Bestimmungsstation lautender Frachtbriefe, welche keine Routenvorschrift tragen dürfen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarif für den Petroleumverkehr aus Galizien	Verschieden	Von 1—50 km 0·16 kr., von 51—100 km 0·13 kr., für jedes weitere Kilometer über 100 km 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km plus 1 kr. Mgb. pro 100 kg	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	
99	K.k.St.B.		Coaks	Pola	Divacca	Aufrechthaltung der für Coaks giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längst. bis Ende Dec. 1890	Localtarif	20·0 kr.	16·84 kr.	3·16 kr.	Im Kartirungswege		
100	K.k.St.B.		Soda	Ebensee	Eger	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längst. bis Ende Dec 1890	Localtarif	91·0 kr.	81·2 kr.	9·8 kr.	Im Kartirungswege		
101	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz	Czudin	Suczawa trans.	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief ab Czudin, mit der Bestimmung nach Galatz, Braila oder Odessa	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1890	Localtarif	36·14 kr.	17·12 kr.	19·02 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis Ende Februar 1891 vorzulegen sind	
102	K. k. General-Direction der österr. Staatseisenbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Der Classentarife; b) der Ausnahmetarife, und zwar: Nr. 1 für Güter aller Art, Nr. 2 für Eisen- und Stahlwaaren etc., Eisen und Stahl, façonnirt etc., Nr. 3 landwirthschaftliche Maschinen etc., Nr. 4 diverse Artikel	Von und nach deutschen Stationen des Rumänisch-Süddeutschen Verbandes	Nach und von den rumänischen Hafenstationen Braila, Calarase, Galatz, Giurgevo	Die betreffenden Sendungen müssen in den nebengenannten Hafenstationen per Schiff eingetroffen oder von diesen Stationen per Schiff weiter befördert worden sein	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Theil II, Heft 1, 2 und 3 des Rumän.-Süddeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1888 sammt Nachträgen	Diverse	Frachtsätze des Theiles IV des Tarifes für den Rumän.-Süddeutschen Eisenbahnverband vom 1. März 1888 und Nachtrag I hiezu vom 1. Juli 1889	Diverse	Im Rückvergütungswege	Die Differenz zwischen den Frachtsätzen des Theiles IV und denjenigen, welche in der gleichen Relation und für die gleiche Gütergattung in dem Theile II der Hefte 1, 2 und 3 des Tarifes für den Rumän.-Süddeutschen Eisenbahnverband vom 1. März 1888 enthalten sind, wird erstattet, sobald der Frachtbrief-Adressat den Nachweis erbringt, dass die per Bahn verfrachtete Sendung per Schiff weiter verfrachtet, bezw. in den vorbezeichneten rumänischen Hafenstationen per Schiff eingetroffen ist. Zu diesem Zwecke sind folgende Papiere vorzulegen: a) der Original-Frachtbrief für den Bahntransport, b) der Original-Schiffs-Frachtbrief, bezw. das Original-Schiffs-Aufgabs-Recepisse oder das Original-Connaissement, welches die zur Identificirung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss. Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte Restitutionsgesuch ist binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der Verwaltung der Empfangsbahn einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrages verfügt.*)	

*) Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
103	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Petroleum, raffinirt, welches mit directen Frachtbriefen von galizischen Stationen aufgegeben wird	Auf allen Linien der westlichen Staatsbahnen (excl. der nur im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen, sowie der Prag-Duxer- und Dux-Bodenbacher Bahn und der Schmalspurbahn Lambach-Gmunden)		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ver- und Entladung hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	0·13 kr. ö. W. Noten pro 100 kg und km plus 2 kr. ö. W. Noten Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Leere gebrauchte Petroleum- und Benzinfässer	In umgekehrter Richtung		Frachtzahlung für das factische Gewicht der Fässer. Die Aufgabe der Petroleum- und Benzinfässer muss unter der Adresse einer österreichischen oder galizischen Petroleum-Raffinerie als Empfängerin in Mengen von mindestens 60 Stück pro Frachtbrief und Wagen erfolgen. Behufs besserer Ausnützung des Laderaumes des verwendeten Wagens ist es jedoch den Parteien gestattet, sich loser Ladevorrichtungen zu bedienen, über deren Zulässigkeit mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit, die Aufgabsstation zu entscheiden hat. Ver- und Entladung hat auf Kosten der Partei zu erfolgen								

Die für raffinirtes Petroleum gewährte Frachtermässigung findet in der gleichen Weise und unter denselben Bedingungen im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf eine österreichische Petroleum-Raffinerie als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind, Anwendung, wenn diese österreichische Raffinerie durch Vorlage der bezüglichen Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Refactiestempel der k. k. österr. Staatsbahnen tragen dürfen, den Nachweis liefert, dass sie während der Giltigkeitsdauer im Vergleiche zu den zu bonificirenden Quantum raffinirten Petroleums das doppelte Quantum Rohpetroleum bezogen hat

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
104	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Petroleum-Naphta (Benzin aus Erdöl), welches mit directen Frachtbriefen von galizischen Stationen aufgegeben wird	Wien K.E.B.	Pontafel Passau Simbach Salzburg Buchs Bregenz Lindau St. Margrethen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ver- und Entladung hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	0·13 kr. ö. W. Noten pro 100 kg und km und 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg mehr 10% Frachtzuschlag	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Wien K.F.J.B. und Nussdorf	Eger und Dux									

Diese Frachtermässigung findet in der gleichen Weise und unter denselben Bedingungen auch im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf eine österr. Petroleum-Raffinerie als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind, Anwendung, wenn diese österr. Raffinerie durch Vorlage der bezüglichen Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel der k. k. österr. Staatsbahnen tragen dürfen, den Nachweis erbringt, dass sie während der Giltigkeitsdauer ein doppelt so grosses Quantum Rohöl bezogen hat, als dieselbe raffinirtes Petroleum und Petroleum-Naphta (Benzin aus Erdöl) zusammen in den zu bonificirenden Relationen zur Verfrachtung gebracht hat.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									in Kreuzern ö. W.					
105	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Rohglas und ungeschliffene Glastafeln	Pilsen	Budapest Oe.U.St.E.G. " Donauufer - Frachtenbahnhof " Josefstadt " Kelenföld " Lipótváros, -Südbahnhof und östlich Budapest gelegenen Stationen d. Oe.U.St.E.G.	Bei Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Aendert sich	Classe B des Oesterr.-Ungar. Verbandtarifes vom 1. Februar 1884 sammt Transportsteuerzuschlag	Aendert sich	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	
				Settenz	Budapest Oe.U.St.E.G. " Donauufer - Frachtenbahnhof " Josefstadt " Kelenföld " Lipótváros " Südbahnhof	Bei Aufgabe von a) 5000 kg } pro Frachtbrief b) 10000 kg } und Wagen oder Frachtzahlung hiefür			Keine directen Frachtsätze	a) 210·6 b) 200·4		Im Kartirungswege		
				Pilsen					211·4	a) 198·6	12·8			
106	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflasterplatten	Inzersdorf (Abzweigung des Industriegeleises)	Budapest St.E.G. " Donauufer - Frachtenbahnhof " Josefstadt " Leopoldstadt " Kelenföld " Südbahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	kr. 59·4	kr. 46·0	kr. 13·4	Im Kartirungswege		
			Steinzeugröhren						62·6	49·2	13·4			
107	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl- und sonstige Mahlproducte	Zenta	Wien St.E.G.	**Verfrachtung eines Minimalquantums von 1000 t nach Wien St.E.G., Budapest und Zolyom-Brezó während der Dauer dieser Begünstigung.** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Routenvorschriften sind unzulässig	Bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	95·0 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis 31. März 1891 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt	
108	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Papier der Classe A	Okřisko Oe.N.W.B.	Hainburg Bahnhof (via Jedlesee-Wien St.E.G.)	Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die Classe A giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	109·0 kr.	104·6 kr.	4·4 kr.	Im Kartirungswege		
109	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Lettedern	Budapest St.E.G. " Josefstadt " Donauuferbahnhof " Südbahn " Lipotváros	Prag St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.J.B.	Aufgabe von od. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	376·4 kr.	299·0 kr.	77·4 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
110	Directorium der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest	Betheiligten ungarischen Eisenbahnverwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte, weiters Stärke (aus Weizen und Kartoffeln)	Budapest St.E.G. Donauufer-Frachtenbahnhof " " -Josefstadt " " -Leopoldstadt " " -Kelenföld " " Südbahnhof	I. Den Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhm. Westbahn, der ehemaligen Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn, der Buschtěhrader Bahn und der Linie Nussdorf-Eger, sowie der übrigen in Böhmen gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (excl. Prag sämmtliche Bahnhöfe, Teplitz beide Bahnhöfe, Nusle-Vršovic, Klosterneuburg und Carlsbad), ferner nach den Stationen Rokyczan, Miröschau, Korneuburg und Stockerau II. Den Stationen der Böhm. Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Böhm. Commercialbahnen, nach den nördlich von Wolkersdorf (incl.) gelegenen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (excl. Laube und Tetschen Landungsplatz, weiters Rokyczan, Miröschau, Jedlesee, Korneuburg, Stockerau, den Stationen der Strecke Olmütz-Triebitz und den unter Gruppe IV bezeichneten Stationen), ferner nach Prag sämmtliche Bahnhöfe und Teplitz sämmtliche Bahnhöfe, sowie nach den Stationen Nusle-Vršovic und Carlsbad	Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen für Güter des Specialtarifes 1. Die Frachtbriefe dürfen keine Routenvorschrift enthalten	a) Bis auf Widerruf, spätestens bis 28. Februar 1890 b) Vom 1. März 1890 bis auf Widerruf, spätestens bis 31. December 1890	Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Theil II, Heft 1, Oesterr.-ungar. Verbandstarif, Theil III, Heft 2 und 4, und Westungar.-Oesterr. Verbandstarif, Heft III	Verschieden	Verschieden	kr. I. a) 18·0 b) 23·0 II. a) 13·0 b) 18·0	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Refactie erlischt	Die nebigen Refactien werden zur Gänze von der durch die Donau concurrenzirten Strecke Budapest-Wien getragen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Directorium der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest	Betheiligten ungarischen Eisenbahnverwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte, weiters Stärke (aus Weizen und Kartoffeln)	Budapest St.E.G. „ Donauufer-Fruchtenbahnhof „ -Josefstadt „ -Leopoldstadt „ -Kelenföld „ Südbahnhof	III. Nach den Stationen der Strecke Olmütz-Triebitz, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Mähr.-schles. Centralbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. den Stationen der Strecke Marchegg-Wien, sowie der östlich von Chybi gelegenen als auch den unter Gruppe IV und V bezeichneten Stationen)	Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen für Güter des Specialtarifes 1. Die Frachtbriefe dürfen keine Routenvorschrift enthalten	a) Bis auf Widerruf, spätestens bis 28. Februar 1890 b) Vom 1. März 1890 bis auf Widerruf, spätestens bis 31. December 1890	Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Theil II, Heft 1, Oesterr.-ungar. Verbandstarif, Theil III, Heft 2 und 4, und Westungar.-Oesterr. Verbandstarif, Heft III	Verschieden	Verschieden	kr. a) 11·0 b) 16·0	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Refactie erlischt	Die nebigen Refactien werden zur Gänze von der durch die Donau concurrenzirten Strecke Budapest-Wien getragen
					IV. Nach Stationen von Mislitz bis Brünn (incl.), von Střelitz bis Okřisko (excl.), von Studenetz bis Gr.-Meseritsch (incl.), sowie nach Station Bisenz (Stadt), der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach Bisenz-Pisek, Brünn, Hullein und Napagedl, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn						a) 8·0 b) 13·0			
					V. Nach Ungar.-Hradisch (Stadt), der Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft u. Hradisch, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn						a) 2·0 b) 7·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
111	Directorium der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest	Betheiligten ungarischen Eisenbahnverwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte, weiters Stärke (aus Weizen und Kartoffeln)	Arad, Csaba, Csány, Debreczen, Eger (Erlau), Gyöngyös, Hatván, Ketegyháza, Kolozsvár, Miskolcz, Nagyvárad, Nyiregyháza, Szatmár, Szentes, Szolnok (Frachtenbahnhof)	Stationen der Böhm. Nordbahn, der Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Böhm. Commercialbahnen, nach den nördlich von Wolkersdorf (incl.) gelegenen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (excl. Laube und Tetschen Landungsplatz, weiters Rokycan. Miröschau, Jedlesee, Korneuburg und Stockerau und die Stationen der Strecke Olmütz-Triebitz, ferner nach Prag sämmtliche Bahnhöfe und Teplitz beide Bahnhöfe, sowie nach den Stationen Nusle-Vršovic und Carlsbad Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Böhm. Westbahn, ehemaligen Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn, der Buschtěhrader Bahn und der Linie Nussdorf-Eger, sowie der übrigen in Böhmen gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (excl. Prag sämmtliche Bahnhöfe, Teplitz beide Bahnhöfe, Nusle-Vršovic, Klosterneuburg und Carlsbad), ferner nach Rokycan, Miröschau, Korneuburg und Stockerau	Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen für Güter des Specialtarifes 1. Die Frachtbriefe dürfen keine Routenvorschrift enthalten	a) Bis auf Widerruf, spätestens bis 28. Februar 1890 b) Vom 1. März 1890 bis auf Widerruf, spätestens bis 31. December 1890	Oesterr.-ungar. Verbandstarif, Theil III, Heft 3 und 4	Verschieden	Verschieden	kr. b) 18·0 a) 13·0 b) 21·0 a) 16·0	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Refactie erlischt	Die nebigen Refactien werden zur Gänze von der durch die Donau concurrenzirten Strecke Budapest-Wien getragen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
112	Directorium der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest	Betheiligten ungarischen Eisenbahnverwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte, weiters Stärke (aus Weizen und Kartoffeln)	Losoncz, Putnok, Beregszász, Szegimalom, Ungvár	Stationen der Linien St. Andrä-Wördern-Eger u. Gmünd-Sobĕslau (excl.), der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen für Güter des Specialtarifes 1. Die Frachtbriefe dürfen keine Routenvorschrift enthalten	a) Bis auf Widerruf, spätestens bis 28. Februar 1890 b) Vom 1. März 1890 bis auf Widerruf, spätestens bis 31. December 1890	Oesterr.-ungar. Verbandstarif, Theil III, Heft 3 und 4	Verschieden	Verschieden	kr. a) 16·0 b) 21·0	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Refactie erlischt	Die nebigen Refactien werden zur Gänze von der durch die Donau concurrenzirten Strecke Budapest-Wien getragen
					Stationen der Linie Wolkersdorf-Brünn und Grussbach-Znaim (incl.), der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, nach Stationen der Linie Korneuburg-Znaim (incl.), der Oesterr. Nordwestbahn, ferner (jedoch nur rücksichtlich der Sendungen von Beregszász, Szegimalom und Ungvár), nach Stationen der Linie Znaim-D.-Brod der Oesterr. Nordwestbahn						a) 13·0 b) 18·0			
				Arad, Csaba, Ketégyháza, Kolozsvár, Nagyvárad, Szentes, Szolnok (Frachtenbahnhof)	Den südlich von Sternberg und Weisskirchen gelegenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Strecke von Wien bis Marchegg)						a) 10·0 b) 15·0			
				Debreczen, Eger (Erlau), Gyöngyös, Hatván	Den südlich von Preran (excl.) und Prossnitz (excl.) gelegenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (mit Ausnahme der Strecke von Wien bis Marchegg)						a) 10·0 b) 15·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
113	Directorium der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest	Betheiligten ungarischen Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte, ferner Stärke (aus Weizen und Kartoffeln)	Csany, Losoncz, Miskolcz, Nyireghyháza, Putnok, Beregszász, Szegimalom und Ungvár	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Gänserndorf bis Lundenburg (excl.)	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen. Die Frachtbriefe dürfen keine Routenvorschriften enthalten	a) Bis auf Widerruf, längstens aber bis 28. Februar 1890. b) Vom 1. März 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil III, Heft 3 und 4	Verschieden		kr. ad a) 10, ad b) 15	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891, widrigenfalls jeder Anspruch auf Refactie erlischt	Die nebigen Refactien werden zur Gänze von der durch die Donau concurrenzirten Strecke Budapest-Wien getragen
				Szatmár	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Gänserndorf bis Hullein (incl.) und von Lundenburg bis Brünn (excl.)						ad a) 11, ad b) 16			
114	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Betheiligten ungarischen Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte, ferner Stärke (aus Weizen und Kartoffeln)	Györ (Raab)	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhm. Westbahn, der ehemaligen Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Böhm. Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn (nördlich von Korneuburg incl.) der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Böhm. Commercialbahnen, nach Stationen der Strecke Nussdorf-Eger und nach den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, nach den nördlich von Wolkersdorf gelegenen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft, nach Stationen der Mähr.-schlesischen Centralbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. den Stationen der Strecke Marchegg-Wien, sowie den östlich von Chybi gelegenen Stationen)	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen. Die Frachtbriefe dürfen keine Routenvorschriften enthalten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Westungar.-Oesterr. Verbandstarif, Heft III	Verschieden		10 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891, widrigenfalls jeder Anspruch auf Refactie erlischt	Die nebigen Refactien werden zur Gänze von der durch die Donau concurrenzirten Strecke Györ (Raab)-Wien getragen
115	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft, kgl. ungar. Staatsbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Velencze	Eger, Pilsen, Taus, Wejhybka	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Routenvorschrift untersagt	a) Bis auf Widerruf, spätest. bis 28. Februar 1890. b) Vom 1. März 1890 bis auf Widerruf, spätestens bis 31. December 1890	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarifheft III	Verschieden	Verschieden	kr. a) 7·4, b) 12·4	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis spätestens 31. März 1891, widrigenfalls jeder Anspruch auf Refactie erlischt	Die Nachlässe werden von der durch die Donau concurrenzirten Strecke Velencze-Wien getragen
					Carlsbad						a) 4·4, b) 9·4			
					Brünn, Prag, Znaim, Zwittau						a) 2·4, b) 7·4			
					Olmütz, Prossnitz, Sternberg						a) und b) 5·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
116	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecke ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrauer Reviere, ferner von Hruschau	Bozen	**Bei Expedition von mindestens 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Instradirung der Sendungen, hat via Wien-Leoben-Villach-Franzensfeste zu erfolgen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen. Sendungen müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein	Bis Ende December 1890	Interne Tarife	Variabel	125 kr. N.	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
117	Südbahn-Gesellschaft		Taschnerwaaren, verpackt, Koffer, verpackt, Koffer, unverpackt, wenn mindestens 4 Stück ineinandergesteckt, oder verpackt und unverpackt, wenn mit Taschnerwaaren oder Lederwaaren gefüllt	Sämmtlichen österreichischen Stationen der Südbahn-Gesellschaft, der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn und der Localbahn Spielfeld-Radkersburg, dann von Wien (Matzleinsdorf) nach Agram, Fiume und Sissek			Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Interner Tarif	Verschieden	Fracht-Serie IX	Verschieden	Im Kartirungswege		
118			Koffer, unverpackt, wenn weniger als 4 Stück ineinandergesteckt							Fracht-Serie II				Insoferne nach dem internen Tarife eine billigere Frachtberechnung resultirt, wie für Koffer aus Leder, gelangt dieser zur Anwendung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen		und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg					
										kr.	kr.	kr.			
119	Bozen-Meraner Bahn		Brennholz und Werkholz, weder behauen noch gezimmert	Terlan	Bozen	300 t	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen hat die Partei selbst zu besorgen	Bis 31. December 1890	Allgemeiner Tarif	10	7	3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabsscheine tis längstens Ende Februar 1891	
120				Sigmundskron Terlan Vilpian Lana-Burgstall Untermais Meran		500 t *)				7 10 11 15 19 20	5 8 9 13 17 18	2 2 2 2 2 2			*) Bei Lieferung von 1000 t erhöht sich der Nachlass um 1 kr. Bei Erreichung von 2000 t um 1·5 kr. Bei Erreichung von 3000 t um 2·0 kr. Doch nur für Sendungen von Meran, Untermais, Lana-Burgstall, Vilpian nach Bozen
121			Bau- und Werkholz, roh bearbeitet, Schnittholz, Säge- und Spaltholz, dann Fassdauben	Sigmundskron Terlan Vilpian Lana-Borgstall Untermais Meran						8 11 13 17 22 23	6 9 11 15 20 21	2 2 2 2 2 2			
122			Mineralische Kohle, Coaks u. Torf	Bozen	Vilpian	400 t				17	12	5		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe	
123			Ziegel	Terlan	Meran Untermais Bozen					20 19 15	12 11 8	8 8 7	Im Kartirungswege		
124			Cement	Bozen	Meran	300 t	Aufgabe von mindest. 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief			30	27	3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1891	
125			Bier in Fässern	Bozen	Meran	100 t	Aufgabe in beliebigen Quantitäten			43	33	10		Gegen Vorlage der Orig.-Aufgabs-Recepisse	
				Vilpian	Bozen Meran Sigmundskron	100 t				24 24 18	16 16 14	8 8 4			
126				Meran	Bozen	150 t				43	25	18		Orig.-Aufgabs-Recepisse	
127			Leer retourgehende Bierfässer	Bozen	Meran					30	20	10		Orig.-Frachtbriefe	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
128	Bozen-Meraner Bahn		Eisen und Stahlwaaren, Weiss- und Zinkblech, Blei, Schrotte, Zinn, Maschinen und Maschinentheile aus Eisen und Stahl	Bozen	Meran	400 t; Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis 31. December 1890	Allgemeiner Tarif	43	30	13	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbrief	
129	Bozen-Meraner Bahn		Wein in Fässern, Treber, Praschlott (Weinmaische), Spiritus, dann leer retourgehende Geschirre	Meran	Bozen	200 t; Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis 31. December 1890	Allgemeiner Tarif	30	25	5	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, resp. Original-Frachtbriefe	
				Untermais	Bozen				28	25	3			
				Bozen	Meran				30	25	5			
				Bozen	Untermais				28	25	3			
130	Bozen-Meraner Bahn		Leichen			Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis 31. December 1890	Allgemeiner Tarif	43	30	13	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Orig.-Frachtbriefe	
131	Bozen-Meraner Bahn		Marmor, Porphyr, Granit, roh und bearbeitet	Meran	Bozen	100 t**); Aufgabe in beliebigen Quantitäten. Auf- und Abladen hat Partei zu besorgen	Bis 31. December 1890	Allgemeiner Tarif	30	25	5	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse	**) Bei Erreichung von 200 t erhöht sich der Nachlass um 1 kr., bei 300 t um 2 kr. pro 100 kg
			Bildhauerarbeiten	Meran	Bozen	100 t**)			43	36	7			
132	Eisenbahn Wien-Aspang		Getreide	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat und vice versa	Trumau	Bei Verfrachtung von mindestens 2000 Tonnen pro Jahr in ganzen Wagenladungen von mindestens 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif A. T. VI	Verschieden	Verschieden	1·0	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbriefe für angekommene und der Aufgabs-Recepisse für abgesendete Güter bis längstens 1. Februar 1891. Die Rückvergütung für Mahlproducte wird auch dann geleistet, wenn die Wagenladung mit mehreren Frachtbriefen zur Aufgabe gelangt	Gegen Verzicht auf Achsverfrachtung
			Mahlproducte								1·5			
133	Eisenbahn Wien-Aspang		Mahlproducte	Trumau	Neustadt	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	13·0	Verschieden	Im Kartirungswege		Gegen Verzicht auf Achsverfrachtung
					Edlitz u. Aspang					28·0				
					Neustadt	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief				10·5 incl. Auf- und Ablegegebühr				
					Edlitz u. Aspang					25·0 incl. Auf- und Ablegegebühr				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
134	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohle	Buschtěhrad, Duby, Kladno (alt), Neu-Kladno, Wejhybka, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn		**Minimal-Verfrachtungsquantum 3000 Tonnen von einem Versender.** Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen und Erfüllung der für mineralische Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1890	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	kr. ö. W.	kr. ö. W.	kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabescheine, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1891. Diese Documente werden nicht zurückgestellt	*) Gilt nur für Sendungen nach Pürglitz, Althütten und Neuhütten. **) Für Sendungen nach der Localbahn Krupa-Kolleschowitz. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Refactieanspruch
					Krupa loco und transit**)				16·5	15·2	1·3			
					Rakonitz loco				17·1	16·1	1·0			
					Rakonitz transit*)				17·1	14·6	2·5			
135	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Stein- und Braunkohle	Prag (Sandthor)	Prag (Bubna)	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen und Erfüllung der für mineralische Kohle bestehenden Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen ist parteiseits innerhalb 6 Stunden zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	4·8 kr.	4·0 kr.	0·8 kr.	Im Kartirungswege		
136	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Erbsen	Mosciska	Bisenz-Pisek transito für Sendungen nach Gaya	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zur Verarbeitung in den Schälerbsen-Fabriken in Gaya, an welche selbe auch adressirt sein müssen	Bis Ende December 1890	Bei Hatna Theil II, Heft 1, des Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehres vom 1. Juli 1889, in den übrigen Relationen Specialtarif für Getreide etc. im Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehre vom 1. September 1885	119·4	118·5	0·9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses von der auf die Frachtbegünstigung reflectirenden Partei von den Stationen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, als: Monasterzyska, Jezierzany, Buczacz, Dzuryn, Czortkow, Hadynkowce, Kopyczynce und Wasilkowce an die Schälerbsen-Fabriken in Gaya expedirten Erbsensendungen in vollen Wagenladungen von 10.000 kg pro Frachtbrief werden in das nebenbezifferte Quantum eingerechnet, ohne dass selbe jedoch bonificirt werden
				Sadowa-Wisznia					123·2	118·5	4·7			
				Grodek					127·0	118 5	8·5			
				Mszana					130·2	118·5	11·7			
				Lemberg C.B.					133·4	121·4	12·0			
				Lemberg pod zamkiem					134·8	122·6	12·2			
				Barszowice					138 2	125·7	12·5			
				Zadworze					140·8	128·0	12·8			
				Krasne					143·6	130·5	13·1			
				Ozydow					146·8	133·4	13·4			
				Zablotce					149·4	135 8	13·6			
				Brody					152·0	138·1	13·9			
				Zloczów					148·6	135·0	13·6			
				Zborow					153·0	139·0	14·0			
				Jezierna					156·4	142·1	14·3			
				Tarnopol					161·4	146·6	14·8			
				Borki wielki					164 2	149·1	15·1			
				Maximówka					167 6	152·1	15·5			
				Bogdanówka					169·8	154·1	15 7			
				Podwołoczyska					171 8	155·9	15·9			
				Bobrka					140·6	132 6	8·0			
				Bortniki					147·6	139·6	8·0			
				Bukaczowce					151·0	143 0	8·0			
				Bursztyn					153·4	145·4	8·0			
				Halicz					155·8	147·8	8 0			
				Stanislau					161·4	153·4	8·0			
				Ottynia					166·0	158·0	8·0			
				Korszów					169·4	161·4	8 0			
				Kolomea					172·6	164 6	8·0			
				Zablotów					176·4	168·4	8·0			
				Sniatyn					179·6	171·6	8 0			
				Nepolokoutz					181·8	173·8	8·0			
				Luzan					183·8	175·8	8·0			
				Zuczka					186·4	178·4	8·0			
				Czernowitz					186·6	178·6	8·0			
				Hadikfalva					198·6	190·6	8·0			
				Hatna					226 7	195·0	31·7			
				Suczawa					204·6	196·6	8·0			
				Tłumacz-Palahicze					165·8	161·8	4·0			
				Tysmienica					164·0	160 0	4 0			
				Nizniow					168·8	164·8	4·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
137	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	I. Papier u. Pappendeckel in jeder Menge	Heinrichsthal	Wien Nordbhf. bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Director Tarif mit den k. k. österr. Staatsbahnen (Mähr. Grenzbahn), bezw. Localtarif der Localbahn „Ziegenhals-Hannsdorf", bezw. Tarif für den Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr	Verschieden	kr. 108·4	Verschieden	Im Kartirungswege		
			II. Papier der Classe A bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg | b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Heinrichsthal	Krakau, Podgórze-Bonarka loco und Podgórze-Płaszow loco				kr. 125·4	a) 103·3	kr. 22·1			
									125·4	b) 92·6	32·8			
			III. Papier der Classe II bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg | b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen						163·7	a) 135·7	28·0			
									163·7	b) 125·0	38·7			
138	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Galizischen Carl Ludwigbahn	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Courierzuge Nr. 1 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 20 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Courierzuge Nr. 3 und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Wien Nordbahnhof	Przemyśl	Auflieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und stets in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung der Anbringung einer Lieferfrist-Declaration auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorausgegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache etwaiger Nichteinhaltung der Bestimmungen, betreffs der postzwangspflichtigen Güter von Seite desselben entstehen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr vom 1. December 1888	1462·2 kr.	711·0 kr.	751·2 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
139	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Schwefel und Salzsäure, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Hruschau	Granica transito via Trzebinia	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	47·8	40·7	7·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	
				Petrowitz					40·3	33·1	7·2			
			2. Schwefelsäure, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Hruschau					38·0	34·2	3·8			
				Petrowitz					32·3	28·4	3·9			
			3. Salzsäure bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Hruschau					38·0	31·1	6·9			
				Petrowitz					32·3	25·3	7·0			
				Hruschau	Wien Nordbahnhof trans. für Klagenfurt				74·8	59·1	15·7			
				Petrowitz					79·8	63·9	15·9			
				Hruschau	Wien Nordbahnhof trans. für Villach				74·8	62·6	12·2			
				Petrowitz					79·8	67·1	12·7			
				Hruschau	Wien Nordbahnhof trans. für Knittelfeld				74·8	73·4	1·4			
			4. Soda, rohe, calcinirte und krystallisirte, dann Glaubersalz, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Petrowitz	Granica transito via Trzebinia				40·3	33·3	7·0			
			5. Soda, rohe, calcinirte u. krystallisirte, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen						32·3	28·5	3·8			
			6. Glaubersalz, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pre Frachtbrief und Wagen						30·2	22·3	7·9			
			7. Leer retourgehende Säurenemballagen, bei Aufgabe in jeder Menge	Brünn Nordbahnhof	Hruschau				65·8	64·2	1·6			
				Brünn Nordbahnhof	Petrowitz				73·0	64·2	8·8			
				Rohrbach-Seelowitz	Hruschau				72·0	70·3	1·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
140	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Glaubersalz, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Hruschau	Granica transito via Trzebinia	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	kr. 47·8	kr. 28·3	kr. 19·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	
			2. Glaubersalz, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen						35·1	20·7	14·4			
			3. Soda, rohe, calc. u. krystall., bei Aufg. von, resp. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen						47·8	36·8	11·0			
			4. Soda, rohe, calc. u. krystall., bei Aufg. von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen						38·0	33·0	5·0			
141	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		I. Soda, rohe, calcinirte und krystallisirte, Aetznatron, Chlorkalk- Glaubersalz, Eisenvitriol, dann Schwefel- und Salzsäure, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Hruschau, Petrowitz und Szczakowa	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz von über 70 km auf den begünstigten Strecken	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Unterlassung einer Routenvorschrift auf den Frachtbriefen. Auflieferung der nach Galizien bestimmten Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889, bezw. Tarif für den Galizischen und Galizisch-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr		Für jedes weitere Kilometer: von 1—75 km 0·47 kr., „ 76—150 „ 0·35 „, „ 151—300 „ 0·33 „, über 300 „ 0·30 „ pro 100 kg u. 1 km, plus 5 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1891	Die Begünstigungen finden für Sendungen nach ungarischen Stationen keine Anwendung
			II. Schwefel, roher, bei Aufgabe in jeder Menge und einer Beförderungsdistanz von mindestens 8 km auf den begünstigten Strecken, dann Schwefel- u. Salzsäure, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen u. einer Beförderungsdistanz von über 150 km auf den begünst. Strecken	Hruschau und Petrowitz	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)					Für jedes weitere Kilometer: von 1—40 km 0·42 kr., „ 41—80 „ 0·35 „, „ 81—225 „ 0·30 „, „ 226—300 „ 0·26 „, über 300 „ 0·20 „ pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
142	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Chemikalien der Classe A und Säuren	a) Hruschau, Petrowitz und Szczakowa b) Hruschau und Petrowitz	a) Wien Nordbahnhof, Brünn, Nordbahnhof, Budapest Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Budapest Josefstadt, Budapest Franzstadt, Budapest Leopoldstadt, Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest Communal-Lagerhäuser und Budapest Kelenföld; b) Budapest Südbahnhof	Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen bei Sendungen nach den Budapester Bahnhöfen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarife für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, bezw. für den Galiz.-Ungar. Gemeinschaftsverkehr		Frachtberechnung zu den Frachtsätzen der Classe A, auch dann, wenn von den bezeichneten Artikeln einzeln oder zusammen das tarifmässig festgesetzte Quantum von 5000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einem Wagen verladen wird		Im Kartirungswege		
			Chemikalien, feste, der Classe B, als: Soda und Chlorkalk							Frachtberechnung zu den Frachtsätzen der Classe B, auch dann, wenn von den bezeichneten Artikeln einzeln oder zusammen das tarifmässig festgesetzte Quantum von 10000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einem Wagen verladen wird				
143	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Schwefel, rohen	Hruschau	a) Krakau loco u. transito für Lemberg	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zu der Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Unterlassung jeder Routenvorschrift auf denselben	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarif für den Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr, bezw. Localtarife, bezw. Tarif nach Krakau, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Płaszów, giltig vom 1. September 1889	kr. a) Verschieden	kr. 50·7	kr. Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	Die Begünstigung nach Wien findet für Sendungen mit der Bestimmung für ungarische Stationen keine Anwendung
					b) Podgórze-Bonarka loco u. Podgórze-Płaszów loco				b) 52·6	50·7	1·9			
					c) Brünn loco Nordbahnhof				c) 65·8	62·3	3·5			
					d) Wien Nordbahnhof				d) 96·4	76·0	20·4			
					e) Wsetin				e) 53·8	52·0	1·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
144	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mähr.-schlesischen Centralbahn	Schwefel- und Salzsäure	Hruschau	Hennersdorf (für die Hotzenplotzer Zuckerfabrik)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Directer Tarif mit der Mähr.-schlesischen Centralbahn	kr. 34·0	kr. 19·4	kr. 14·6	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Säure-Emballagen	Hennersdorf (für Sendungen von der Hotzenplotzer Zuckerfabrik)	Hruschau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen			40·7	24·9	15·8			
145	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Schwefelsäure in Kisten oder in Cisternenwagen	Hruschau	Orsova	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die Güterclasse B giltigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	429 Centimes		Im Kartirungswege		Für die Verwendung von Cisternenwagen zum Transporte von Schwefelsäure sind besondere Vereinbarungen mit den betheiligten Bahnverwaltungen nöthig
146	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Wein in Fässern	Hidas-Bonyhad	Prag Oe.N.W.W., St.E.G. und K.F.J.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1 Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband u. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 283·0		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. In diesen Frachtsätzen ist die ungarische Transportsteuer bereits inbegriffen
				Arad						277·4				
				Battaszék						287·4				
				Csucsa						292·5				
				Gyöngyös						239·8				
				Erlau (Eger)						250·5				
				Villány						281·9				
				Mohács						308·8				
				Fünfkirchen						273·9				
				Devecser						205·6				
				Zichyfalva						217·3				
				Vár-Palota						224·7				
				Veszprém						218·7				
				Balaton—Szt.-György						239·8				
				Szegszárd						255·6				
				Mihalyfalva						278·9				
				Sümeg						217·7				
				Szegszárd		Aufgabe von resp. Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				232·5				

Berichtigungen. Oesterr. Nordwestbahn und Süddnorddeutsche Verbindungsbahn. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 sub Post 2848 für Kalk, Mauer- und Dachziegel von Leitmeritz nach Zwickau i. B. verlautbarten Kartirungs-Frachtsätze sollen richtig lauten:

Für Kalk statt 36·7 . . . . 34·7 }
Für Ziegel statt 31·0 . . . . 32·5 } kr. pro 100 kg

Verordnungs-Blatt Nr. 143 ex 1889, Post 2843. In der Rubrik „nach" ist die Klammer bis Čelakowitz trs. statt nur bis Smidar trs. gezogen.

Berichtigungen. Oesterr. Nordwestbahn. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 ex 1889, sub Post 2815, verlautbarten Frachtsätze für Melasse nach Dobrowitz werden in nachstehenden Relationen, wie folgt, berichtigt:

Von Ungarisch-Hradisch und Ungarisch-Hradisch-Stadt 86·5 kr. statt 88·4 kr. }
Von Ungarisch-Brod . . . . 91·8 kr. statt 96·4 kr. } ö. W. pro 100 kg

Im Verordnungs-Blatte Nr. 143, Post 2845, 2846 und 2847, ist der Termin für die Vorlage der Documente mit Ende März, resp. Februar 1890 statt 1891 angegeben.

Druckfehler-Berichtigung. Böhmische Commercialbahnen. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 151 vom 28. December v. J., sub Post 3509, hat der Nachlass vom bestehenden Frachtsatze anstatt „20", richtig „2·0 kr. pro 100 kg" zu lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

| Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676. |

k. k. Handels-Ministeriums

| Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg. |

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 3. **Wien, 9. Jänner 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 31. December 1889, Z. 53.365, an den Verwaltungsrath der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, als derzeit Vorsitzenden in der Directoren-Conferenz der österr. Eisenbahnen, betreffend die Fahr- und Frachtbegünstigungen für den IV. internationalen Gefängniss-Congress und die damit verbundene Ausstellung in Petersburg 1890.

Ueber Einladung der kaiserl. russischen Regierung tritt im Jahre 1890 zu Petersburg der IV. internationale Gefängniss-Congress zusammen, mit welchem auch eine Ausstellung von Gegenständen, die sich auf das Gefängnisswesen beziehen, in Verbindung steht.

Als Tag der Eröffnung dieses Congresses, sowie der damit verbundenen Ausstellung ist der 3./15. Juni 1890 festgesetzt worden und wird sich die österr. Regierung an demselben durch Entsendung von zwei Delegirten betheiligen.

Ausgehend von dem Gedanken, dass die Resultate dieses internationalen Congresses wesentlich von der Betheiligung der Delegirten der fremden Regierungen, sowie der vom Organisations-Comité hiezu eingeladenen Gäste abhängt, hat die kaiserl. russische Regierung die Vermittlung des Ministeriums des Aeussern wegen Erwirkung von Tarifermässigungen für die Fahrt der genannten Personen nach St. Petersburg und für den Transport der Ausstellungsobjecte auf den österr. Eisenbahnen in Anspruch genommen.

In Folge dessen hat das k. u. k. Ministerium des Aeussern an das k. k. Justizministerium das Ersuchen gestellt, sich über diesen Gegenstand mit dem Handelsministerium in Verbindung zu setzen und demselben die diesfalls gefassten Beschlüsse bekanntzugeben.

Das k. u. k. Ministerium des Aeussern bemerkt, dass die russische General-Direction der Gefängnisse erbötig sei, für die genannten Personen, sobald sie ihre Namen und Vornamen der Gefängniss-Commission bekannt gegeben haben werden, Identitätsbillets zu verabfolgen.

Einem später ausgesprochenen, vom kaiserl. russischen Ministerium des Innern als vollkommen gerechtfertigt anerkannten Wunsche der internationalen Gefängniss-Commission in Genf würde es entsprechen, dass in jedem Lande nicht nur die Delegirten dieses Landes, sondern auch jene Vertreter, welche dasselbe passiren, um sich zu dem St. Petersburger Congresse zu begeben, der den Commissions-Mitgliedern zugestandenen Fahrpreis-Ermässigungen theilhaftig werden.

In Betreff des Transportes der Ausstellungs-Objecte ist ein solcher Wunsch ausdrücklich nicht geäussert worden; allein im Interesse einer möglichst umfangreichen Beschickung der Ausstellung dürfte es wünschenswerth erscheinen, und auch den Intentionen der kaiserl. russischen Regierung entsprechen, dass den in dieser Richtung zu gewährenden Erleichterungen jene Ausdehnung gegeben werde, welche bezüglich des Personenverkehres angeregt wird.

Die russischen Eisenbahnen werden für die Beförderung sowohl der Personen als der Güter einen 50percentigen Nachlass gewähren, und ist daher wohl zu gewärtigen, dass auch die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen in Würdigung der dargelegten Rücksichten im vorliegenden Falle dieselbe Begünstigung zugestehen werden.

Ich lade daher den geehrten Verwaltungsrath ein, den Gegenstand auf die Tagesordnung der nächsten Directoren-Conferenz zu setzen und den gefassten Beschluss sodann ehestens anher bekanntzugeben.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden hievon durch Abdruck dieses Erlasses im h. a. „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ verständigt.

Wien, am 31. December 1889.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Zum Zwecke der Specialisirung des dem Schiffer zur Sicherstellung des Frachtlohnes zustehenden gesetzlichen Pfandrechtes an dem bereits an den Destinatar ausgefolgten Frachtgute kann die pfandweise Beschreibung des noch beim Destinatar befindlichen Frachtgutes bewilligt werden.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 19. September 1889, Z. 3697.)

Der Capitän der italienischen Brigantine „Bombay" hatte laut Ladescheines vom 8. Juli 1889 der Handelsfirma Gebrüder L. in Triest eine Schiffsladung Hölzer im Gesammtgewichte von 500.060 kg, aus Jamaica kommend, übergeben. In dem Frachtvertrage de dato Kingstown, 22. Februar 1889, hatten sich der Rheder und der Versender die Bezahlung einer Frachtgebühr von 34 Sch. für jede englische Tonne von 1015 kg von den Empfängern der Ladung Gebrüder L. ausbedungen. Der Gesammt-Frachtlohn betrug sammt Nebengebühren 837 Pfd. Sterl., und da hievon 550 Pfd. Sterl. bezahlt worden waren, so waren bei der Uebergabe der Ladung noch 287 Pfd. Sterl. ausständig, deren Zahlung bei Empfangnahme der Ladung verweigert wurde.

Der Rheder im Vereine mit dem Capitän der „Bombay" stellten nun beim k. k. Handels- und Seegerichte Triest das Ansuchen, es möge ihnen zum Behufe der Specialisirung des ihnen zur Sicherstellung des Frachtlohnes zustehenden Pfandrechtes die pfandweise Beschreibung der in den Magazinen der Empfänger befindlichen Hölzer bewilligt werden.

Das k. k. Handels- und Seegericht in Triest gab diesem Begehren mit dem Bescheide vom 30. Juli 1889, Z. 10.896, keine Folge, in der Erwägung, dass die angesuchte Massregel in der Gerichtsordnung nicht vorgesehen sei.

Ueber Recurs der Gesuchsteller änderte das k. k. Oberlandesgericht in Triest mit der Entscheidung vom 17. August 1889, Z. 3215, in der Erwägung, dass zufolge Verfügung der Art. 306 und 307 des französischen Handelsgesetzbuches, welches hier in Seesachen als Gewohnheitsrecht gilt, dem Capitän eines Schiffes zur Sicherstellung des Frachtlohnes das Pfandrecht auf die Waaren auch nach der Uebergabe an den Destinatar noch durch 15 Tage gebührt, solange dieselben nicht in die Hände eines Dritten übergegangen sind,

in Erwägung, dass eine ähnliche gesetzliche Bestimmung mit der Beschränkung auf blos 3 Tage auch das hierlands giltige Handelsgesetzbuch im Art. 409 zu Gunsten des Frachtführers zu Lande enthält;

in Erwägung, dass die Gesuchsteller mittelst gleichzeitig überreichter Klage, Z. 10.875, dieses Pfandrecht gegen den Destinatar geltend machen, zu dessen Versicherung sie die pfandweise Beschreibung verlangen;

in Erwägung, dass diese Art der pfandrechtlichen Sicherstellung nach dem Gesetze über das gerichtliche Verfahren zulässig ist, sowie auch die Sequestration und die Hinterlegung zu Handen eines Dritten zulässig gewesen wären — den erstrichterlichen Bescheid ab, bewilligte die pfandweise Beschreibung der im Frachtbriefe angeführten, in den Magazinen der Firma Gebrüder L. befindlichen Hölzer, unter deren Belassung in Verwahrung derselben, und trug dem Handels- und Seegerichte den Vollzug auf.

Der k. k. Oberste Gerichtshof wies mit Entscheidung vom 19. September 1889, Z. 3697. den gegen die obergerichtliche Entscheidung ergriffenen Revisionsrecurs zurück, in der Erwägung, dass die Kläger, nämlich der Rheder und der Capitän der „Bombay" mittelst Klage vom 29. Juli 1889, Z. 10.875, innerhalb des Zeitraumes von 15 Tagen seit Uebergabe der Fracht von der Firma Gebrüder L. die Zahlung von 287 Pfd. Sterl. als Rest des dem Schiffe geschuldeten Frachtlohnes und zugleich auf Grundlage der Art. 307 und 308 des französischen Handelsgesetzbuches das ihnen zustehende Vorzugs-Pfandrecht auf die Fracht zur Sicherstellung der erwähnten Forderung geltend machen;

in Erwägung, dass, nachdem die Gesuchsteller mittelst gleichzeitig überreichten Gesuches, Z. 10.876, verlangt haben, dass zum Zwecke der Specialisirung dieses ihres Pfandrechtes auf die bereits übergebene Fracht, welche sich noch in den Magazinen der Firma Gebrüder L. befindet, die pfandweise Beschreibung durch den Gerichtsdiener bezüglich der einzelnen Waaren, welche die Ladung ausmachten, vollzogen werde, diesem Begehren mit Rücksichtnahme auf den Art. 307 des französischen Handelsgesetzbuches stattgegeben werden musste, da dasselbe nichts enthält, was den geltenden, die Sicherstellung des gesetzlichen Pfandrechtes betreffenden Vorschriften zuwiderlaufen würde;

in Erwägung. dass dem Vollzuge dieser pfandweisen Beschreibung der Umstand nicht entgegenstehen konnte, dass an demselben Tage, an welchem die oberlandesgerichtliche Entscheidung erfloss, bereits 15 Tage nach Abgabe der Ladung verstrichen waren, da das Pfandrecht von den Klägern innerhalb dieses Zeitraumes die pfandweise Beschreibung der dem Pfandrechte unterliegenden Waaren begehrt wurde, und diese noch nicht in dritte Hände übergegangen waren.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn von Lend über Wildbad-Gastein nach Böckstein. (Projectsvorlage.) Die Commandit-Gesellschaft Soenderop & Comp. in Berlin hat dem k. k. Handelsministerium ein generelles Project für eine schmalspurige Localbahn von der Station Lend-Gastein über Hof-Gastein und Wildbad-Gastein nach Böckstein vorgelegt und gleichzeitig um die Anordnung der Trassenrevision angesucht. Die circa 27 km lange Localbahn soll mit einer Spurweite von 0·76 m ausgeführt und streckenweise die Abt'sche Zahnstange verwendet werden. Die Trassenrevision, sowie die weiteren im Gegenstande noch zu pflegenden Studien werden ergeben, ob für die projectirte Localbahn seinerzeit der Dampfbetrieb oder elektrische Betrieb Anwendung finden soll. Die Bahntrasse soll hinter dem Aufnahmsgebäude der Station Lend-Gastein der k. k. Staatsbahnen beginnen und nach Ueberbrückung der Salzach und nach Unterfahrung der Reichsstrasse den sogenannten Schmelzberg ersteigen, um sodann theils über der Klamm, theils neben der Reichsstrasse, bald am linken und bald am rechten Achenufer über Krallachmühle, Klammstein und Unterberg nach Dorf Gastein zu führen. Von Dorf Gastein soll die Bahn am rechten Achenufer über Luggau, Laderding und Hof-Gastein bis Gadaunern geführt werden, daselbst die Ache übersetzen und sodann am linken Ufer über Wildbad-Gastein nach Böckstein gelangen, wo die Endstation angelegt werden soll. Die Gesammtkosten dieser Bahnanlage sollen sich auf 1,580.000 fl., d. i. per Kilometer 58.300 fl., belaufen.

Project einer Localbahn von Teplitz nach Lobositz. (Vorconcessionsansuchen.) Friedrich von Callenberg in Teplitz ist im Vereine mit den Ingenieuren Edmund Fischer und Johann Kaftan in Prag bei dem k. k. Handelsministerium um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vor-

arbeiten für eine normalspurige, eventuell als Localbahn herzustellende Eisenbahnverbindung von der Station Teplitz-Waldthor der Dux-Bodenbacher Eisenbahn über Prasseditz, Welbinc, Webeschan, Schallan, Schima und Praskowitz nach Lobositz zum Anschlusse an die Linie der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft daselbst eingeschritten.

Project einer Pferdebahn in Czernowitz. (Vorconcessionsansuchen.) Der Ingenieur Carl Fuchsberger in Czernowitz ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Pferdebahn von dem Hauptplatze in Czernowitz durch die Herrengasse und Siebenbürgerstrasse zu der Station Volksgarten der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft mit einer Abzweigung von der Siebenbürgerstrasse über den Franz Josefsplatz durch die Liliengasse, Universitätsstrasse und Stefaniegassse auf den Rudolfsplatz eingeschritten. Die Gesammtlänge der projectirten Pferdebahnanlage soll beiläufig 7 km betragen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erweiterung der Haltestelle Göttweig: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Haltestelle Göttweig für den 11. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Friedrich von Stellwag betraut. [G.-I.-Z. 12.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Geleise-Anlagen am neuen Elbehafen in Aussig: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung des Projectes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft für die Geleise-Anlagen am neuen Elbehafen in Aussig für den 10. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Carl Haschka betraut. [G.-I.-Z. 11.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Tramwaylinie von den Geleisen in der Alserstrasse in die Hernalser Hauptstrasse: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes, betreffend die Herstellung einer von den Geleisen in der Alserstrasse abzweigenden, durch die Kinderspitalgasse und Alsbachstrasse in die Hernalser Hauptstrasse führenden Tramwaylinie für den 9. Jänner anberaumt und den Statthalterei-Secretär Friedrich von Stellwag mit der Leitung dieser Amtshandlung betraut. [G.-I.-Z. 116.]

Mährische Westbahn (Prossnitz-Triebitz). (Ergänzung der Wasserversorgungs-Anlage in Triebitz.) Das Project der Mährischen Westbahn für die Ergänzung der Wasserversorgungs-Anlage in Triebitz, bestehend in der Herstellung eines Sickerschlitzes, eines den dortigen Mühlcanal unterfahrenden Stollens und einer Rohrleitung am Wasserstationsbrunnen zum Wasserthurme, hat die Genehmigung erhalten. [13. August 1889, Z. 34.192.]

— (Central-Weichen- und Signalsicherungs-Anlage in der Anschlussstation Prossnitz.) In der Anschlussstation Prossnitz der Mährischen Westbahn an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird eine Central-Weichen- und Signalsicherungs-Anlage hergestellt. [23. August 1889, Z. 35.444.]

— (Project für Absperrschranken an der Niveauübersetzung der Mähr.-Trübau—Olmützer Aerarialstrasse im km 55·6/7 der Linie Prossnitz-Triebitz.) Die Herstellung von Absperrschranken an der Niveauübersetzung der Mähr.-Trübau—Olmützer Aerarialstrasse im km 55·6/7 der Linie Prossnitz-Triebitz der Mährischen Westbahn erscheint nothwendig und wird ausgeführt. [12. November 1889, Z. 47.541.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Linie Jägerndorf-Hennersdorf: Haltestelle-Errichtung in km 2·403/a.) In km 2·403/a der Strecke Jägerndorf-Hennersdorf wird eine Haltestelle mit der Benennung „Komeise" errichtet. [28. November 1889, Z. 44.127.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener Verbindungsbahnen. (Vorsitz im Verwaltungscomité.) Vom 1. Jänner ist der Vorsitz im Verwaltungscomité der Wiener Verbindungsbahnen von der Oesterreichischen Nordwestbahn an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen übergegangen, welche daher auch die Vertretung des Consortiums der Wiener Verbindungsbahnen in jeder Richtung übernommen hat. [H.-M.-Z. 55.297 ex 1889.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Mühldorf.) Am 15. Jänner wird die Haltestelle Mühldorf zwischen den Stationen St. Paul und St. Andrä der Strecke Unterdrauburg-Wolfsberg für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Anschaffung von Güterwagen.) Die Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn hat die Anschaffung von 400 Stück Lastwagen verschiedener Gattung beschlossen, und zwar: 10 Stück Gepäckswagen, 165 Stück normale gedeckte Lastwagen, hievon 60 Stück mit Bremse, 130 Stück Kohlenwagen, hievon 45 Stück mit Bremse, 45 Lowries von 7 m Gestelllänge, hievon 20 Stück mit Bremse, 25 Stück gedeckte Lastwagen ohne Bremse mit 10 m Gestelllänge, und 25 Stück Lowries ohne Bremse mit 10 m Gestelllänge. Die Lieferung von 150 Stück Wagen dieser Anschaffung, nämlich: 30 Stück gedeckte Lastwagen ohne Bremse und ohne Räderpaare, 45 Stück Kohlenwagen ohne Bremse und ohne Räderpaare und 45 Stück Kohlenwagen mit Bremse und ohne Räderpaare wurde der Firma F. Ringhoffer in Smichow bei Prag; ferner die Lieferung von 30 Stück gedeckten Lastwagen mit Bremsen ohne Räderpaare an die Waggonfabrik in Simmering übertragen. Die für obige Wagen erforderlichen 150 Sternräderpaare, 150 Stück Achsprügel, dann 300 Stück Schalengussräder werden von der Alpinen Montanindustrie-Gesellschaft, der Ternitzer Gewerkschaft, beziehungsweise der Firma Ganz & Co. in Budapest bezogen. Die übrigen 250 Stück Güterwagen sollen in der gesellschaftlichen Werkstätte in Nimburg in den Jahren 1890 und 1891 erbaut werden. — Die Verwaltung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn hat die Anschaffung von 50 Stück gedeckten Lastwagen, hievon 20 Stück mit Bremse, sowie von 50 Stück Kohlenwagen, hievon 20 Stück mit Bremse, beschlossen und die Lieferung der ersteren der Waggonfabrik in Simmering, der letzteren der Firma Schustala & Comp. in Nesselsdorf übertragen. Der Bezug der erforderlichen Räderpaare, und zwar von 40 Paar Sternrädern, erfolgt von der Alpinen Montanindustrie-Gesellschaft, von 40 Paar Sternrädern und 120 Stück Achsprügel von der Ternitzer Gewerkschaft, dann von 240 Stück Schalengussrädern von der Firma Ganz & Comp. Die Anschaffung dieser Wagen erfolgt nach bereits genehmigten Typenplänen und wurden die von der Centralverwaltung der genannten Bahnen eingereichten Typenpläne für normale offene Lastwagen mit und ohne Bremse, für gedeckte Lastwagen ohne Bremse mit 25·15 m² Ladefläche, 10 m Kastenlänge, für lange Lowries ohne Bremse mit 25·50 m² Ladefläche, dann für Kohlenwagen mit und ohne Bremse Seitens des k. k. Handelsministeriums mit dem Erlasse vom 31. October 1889, Z. 46.063, genehmigt. Die übrigen, von den Verwaltungen der genannten Bahnen diesfalls gestellten Anträge wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [30. December 1889, Z. 42.451.]

Landesbef. Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Bau von Reservoirwagen für Spiritustransporte.) Die von der Leitung dieser Maschinenfabrik eingereichten Typenpläne für Reservoirwagen, nach welchen 5 Stück, und zwar 3 Stück mit Bremse und 2 Stück ohne Bremse, für die Koliner Spiritus-, Pottasche-Fabriks- und Raffinerie-Actiengesellschaft gebaut werden sollen, wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [23. December 1889, Z. 50.976.]

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Cie.: 5. Jänner: Der Verkehr auf der Strecke Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf wurde mit dem heutigen Zuge 11 a wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Bicske-Szekesfehérvár. (Finanzielle Betheiligung.) Die Commune Szekesfehérvár (Stuhlweissenburg) hat den Beschluss gefasst, das Zustandekommen der projectirten Localbahn Bicske-Szekesfehérvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 ex 1889), durch welche eine directe Verbindung zwischen Stuhlweissenburg und der Linie Budapest-Bruck a. d. L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen geschaffen werden soll, durch Uebernahme von Stammactien zu fördern. Aus diesem Anlasse wurde der Stuhlweissenburger Bürgermeister Havranek ermächtigt, sich bezüglich der Betheiligungs-Summe mit den Concessionswerbern ins Einvernehmen zu setzen.

Einfahrt der Localbahnen in das Weichbild von Budapest. (Anträge der vom kgl. ungar. Handelsminister eingetzten Commission.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat seinerzeit eine unter Leitung des Sectionsrathes im kgl. ungar. Handelsministerium Nikolaus Lóskay stehende Commission eingesetzt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 118 und 130 ex 1889), welche die Frage der Einfahrt der Localbahnen in das Weichbild von Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 und 139 ex 1889) auf praktischem Wege zu studiren beauftragt war. Die Commission hat nun, zur Wahrung der Sicherheit des Verkehres der Züge sowohl, als auch des Strassenfuhrwerkes und der Passanten, bezüglich der am rechten Donauufer gelegenen Betriebsstrecke, d. i. der Fortsetzung der Localbahn Szent-Endre—Altofen-Filatoridamm (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 152 ex 1888) über die Margarethenbrücke bis zur Carlskaserne, als dem Anschlusspunkte an das am linken Donauufer gelegene Betriebsnetz der Strassenbahn-Gesellschaft, dem Minister seine Vorschläge erstattet. Diesem zufolge erscheint im Bereiche Altofens (III. Bezirk) die Erweiterung einiger Passagen, die Anlage sanfterer Curven an einzelnen Stellen, desgleichen partielle Geleiseverschiebungen, Aufstellung von Schutzbarrièren an besonders frequenten Trottoir-Abschnitten erforderlich, und ist ferners zu beiden Seiten der Brückenköpfe der Margarethenbrücke die Steigung der Auffahrtsrampen unter allen Umständen sanfter herzustellen. Die Commission hebt ferners hervor, dass, obzwar der Verkehr der Maschinen auf den Rinnenschinen (älteren Profils) bisher ohne Anstände vor sich ging, das gegenwärtige Oberbausystem im Allgemeinen für den Locomotivbetrieb doch zu schwach, daher auf die Dauer der Zeit nicht haltbar sei, deshalb, wenn auch nur successive, entweder durch Vignolschienen oder einen eisernen Rinnenschienen-Oberbau (wie selber auch in neuerer Zeit in Wien gelegt wird) ersetzt werden müsse. Dasselbe gilt auch bezüglich der nicht genügend starken Wechsel und Kreuzungen. Schliesslich wird das System der gegenwärtig zu den Probefahrten versuchsweise verwendeten Locomotiven als nicht zweckentsprechend erkannt. Was die Betriebsverhältnisse und die Ausübung des technischen Verkehrs anbelangt, wird bemerkt, dass dieser zu jeder Tageszeit sehr gut von statten ging und ebenso wenig eine nennenswerthe Störung oder Behinderung des alltäglichen Strassenlebens verursachte, als auch der Zugsverkehr keinerlei Anständen, selbst bei stark belebter Strasse, begegnete.

Péagetarife auf der Strecke Zaprešić - Sziszék. (Memorandum der Sziszéker Handelskammer.) Die Sziszéker Handelskammer hat dem Banus von Croatien ein Memorandum vorgelegt, in welchem der Nachweis geliefert wird, wie sehr der Handel Sziszéks durch die gegenwärtig bestehenden Péagetarife zwischen den kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft geschädigt wird. Es wird die Bitte gestellt, die Revision dieser Tarife und Gleichstellung derselben mit dem Barême des allgemeinen Tarifes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu veranlassen und dahin zu wirken, dass in Anbetracht dessen, dass die Linie Zaprešić-Sziszék an und für sich kurz ist, das System der Begünstigung von Provenienzen entfernter gelegener Stationen dieser Linie gegenüber näher gelegener aufgehoben werde.

Budapester Localbahn-Actien-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Unter Vorsitz des Max Ritter von Brüll und in Anwesenheit der Bevollmächtigten der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft, als bisheriger Eigenthümerin der Localbahnen Budapest (Altofen)—Szent-Endré, Budapest - Soroksár—Haraszti und Budapest (Ludoviceum)—Szent-Lörincz, fand am 28. December 1889 die Constituirung der nunmehr unter dem Namen „Budapester Localbahn - Actien - Gesellschaft" vereinigten obgenannten Localbahn-Unternehmungen statt, bei welchem Anlasse die kgl. ungar. Regierung durch den Sectionsrath Ladislaus von Vörös des kgl. ungar. Handelsministeriums vertreten war. Dem Berichte des Vorsitzenden zufolge ist der Zweck der Gesellschaft in erster Linie die Uebernahme der von der Budapester Strassenbahn - Gesellschaft ausgebauten und von ihr bereits betriebenen Localbahnen, ferners die eventuelle künftige Erweiterung des gegenwärtigen Betriebsnetzes durch Ausbau neuer oder Erwerbung bereits bestehender anderer Linien, endlich die eventuelle Aufnahme von Frachtgeschäften, welche in dem Rahmen dieses Unternehmens Platz finden. Das Capital der Gesellschaft wurde vom kgl. ungar. Handelsminister in der Höhe von 2,500.000 fl. festgestellt, und zwar in der Weise, dass 40 pCt. desselben mittelst Stammactien und 60 pCt. mittelst Prioritätsactien zu bedecken sind. Den Prioritätsactien wird aus dem jeweiligen Jahreserträgnisse eine Dividende von 4½ pCt. zugestanden, während der restliche Ueberschuss zur Deckung der Verzinsung der Stammactien bis 4½ pCt. und der nach diesem noch verbleibende Rest des Jahreserträgnisses zur Bezahlung einer Superdividende bei gleichmässiger Berücksichtigung beider Titres verwendet werden soll. Die Amortisation des Actiencapitals hat binnen 90 Jahren im Wege der Verlosung zu geschehen. Dem hierauf folgenden Antrage des General-Directors Heinrich Jellinek als Bevollmächtigten der Budapester Strassenbahn zufolge soll das gesammte Vicinalbahnnetz nebst Ausrüstung sofort nach erfolgter Constituirung in den Besitz der neuen Gesellschaft mit allen hiemit verbundenen Rechten und Pflichten zum Kaufpreise von 2,500.000 fl. übergehen, welcher Kaufschilling seine Bedeckung in den Titres der neuen Gesellschaft findet. Um den Wünschen des Handelsministers in Betreff Sicherung der Interessen-Solidarität beider Anstalten zu entsprechen, übernimmt es die Budapester Strassenbahn-Gesellschaft, die in ihren Besitz übergehenden Stammactien, d. i. 40 pCt. des Capitals, derart zu vinculiren, dass dieselben bis zum Jahre 1917, respective bis zum Ablauf der Concession der Strassenbahn-Gesellschaft, nicht in den Verkehr gebracht werden. Hiedurch wird letzterer Gesellschaft der massgebende Einfluss bei der neuen Gesellschaft in stabiler Weise gesichert, ohne dass die Strassenbahn-Gesellschaft in der Disposition, betreffend die Verwerthung der Prioritätsactien behindert wird. Bezüglich der gemeinschaftlichen Benützung der Bahnhöfe, sowie hinsichtlich der sonstigen Verkehrsfragen wird die Reglung im Wege von Vertragsabschlüssen erfolgen. Nach Kenntnissnahme der beiden Berichte und Genehmigung der Anträge, sowie der Statuten wurde die Gesellschaft als constituirt erklärt und Max Ritter von Brüll, Ladislaus von Bossányi und Heinrich Jellinek in die Direction, Isidor von Szitányi, Dr. Alexander von Országh, Michael von Gschwindt und Ludwig von Céry in den Aufsichtsrath gewählt.

Ausland.

Frankreich. (Eisenbahnen im Jahre 1887.) Das französische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat vor Kurzem einen statistischen Bericht über den Stand der Eisenbahnen in Frankreich und dessen Colonien publicirt, dem wir die nachstehenden Daten entnehmen. Das Gesammtnetz der Eisenbahnen Frankreichs umfasste am Schlusse des Jahres 1887 46.511 km, wovon 34·234 km im Betriebe, 3526 km im Baue, 5009 km projectirt und 3742 km in Aussicht genommen waren. Von der Länge der im Betriebe befindlichen Bahnen entfielen auf die Staatsbahnen 2468 km, auf die Privatbahnen 31.766 km, und es gehörten 31.770 km dem Netze der Hauptbahnen, 2233 km dem der Localbahnen und 231 km jenem der Industriebahnen an. Die Entwicklung der zuerst bezeichneten Bahngruppen zeigt die folgende Zusammenstellung. Es waren im Betriebe Kilometer:

im Jahre	Hauptbahnen	Localbahnen	zusammen
1840	435	—	435
1850	2.672	—	2.672
1860	9.439	—	9.439
1870	17.439	293	17.732
1880	23.729	2191	25.920
1881	25.268	2114	27·382
1882	26.323	2317	28·640
1883	28.042	1433	29·475
1884	29.388	1602	30.990
1885	30.478	1772	32.250
1886	30.738	1870	32·608
1887	31.770	2233	34.003

Dieser Nachweisung zufolge hatte das Netz der Localbahnen im Jahre 1882 mit 2317 km die grösste Ausdehnung erreicht. Die Verminderung desselben in den folgenden Jahren erklärt sich dadurch, dass eine Reihe von Localbahnen theils dem staatlichen, theils dem privaten Netze der Hauptbahnen einverleibt wurde. — In Algier sind im Jahre 1887 169 km neue Bahnen eröffnet worden, und es befanden sich sodann 2188 km Hauptbahnen und 28 km Industriebahnen, zusammen 2216 km im Betriebe und 627 km in der Ausführung; von ersteren waren in den Departements Algier 425 km, Constantine 872 km und Oran 919 km gelegen. Die sonstigen Eisenbahnen in französischen Colonien repräsentiren eine Gesammtlänge von 514 km, wovon auf das Senegalgebiet 317 km, auf die Insel Réunion 126 km und auf Cochinchina 71 km entfallen. — Die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der in Frankreich im Jahre 1887 im Betriebe gestandenen Eisenbahnen gestalteten sich nach oberwähntem Berichte wie folgt für die:

		Hauptbahnen	Localbahnen
Bahnlänge	km	31.739	2.233
Betriebslänge	„	31.446	2.059
Verwendet. Anlagecapital	Frcs.	13.277,620.395	292,380.000
„ „ pro Kilometer	„	418.337	130.936
Locomotiven	Zahl	9.501	165
Personenwagen	„	22.012	456
Lastwagen	„	245.839	2.273
Beförderte Personen	„	218,367.436	8,203.588
„ Gütertonnen	„	78,093.405	2,191.347
Jede Person ist gefahren	km	33	10
„ Tonne Gut ist gefahren	„	127	19
Einnahmen für Personen	Frcs.	414.473.835	5.482.781
„ „ Güter	„	603.847.804	4,970.889
„ pro Person	„	1·50	0·59
„ „ Gütertonne	„	7·37	2·21
„ „ Personenkilometer	Cent.	4.54	5.55
„ „ Tonnenkilomet.	„	5.80	11·41
„ verschiedene	Frcs.	42,221.503	481.205
„ im Ganzen	„	1.060,543.142	10,934.875
Betriebsausgaben	„	540,363.375	9,356.476
Sonstige Ausgaben	„	20,321.388	376.972
Ausgaben im Ganzen	„	560,684.763	9,733.448
„ in Percent der Einnahmen	%	51·7	87·0
Ueberschuss im Ganzen	Frcs.	499,858.379	1,201.427
„ in Percent des Anlagecapitales	%	3·76	0·41

Grossbritannien. (Parlamentseingaben für Projecte von Bahnen und sonstigen Bauten, sowie für Industrie-Unternehmungen.) Am 30. November 1889 wurde die Annahme von den genannten Ansuchen für die nächste Parlamentssession geschlossen. In diesem Jahre sind im Ganzen 332 Eingaben erfolgt, und zwar 67 Ansuchen um neue Bahnlinien, 12 für Tramways, 59 für verschiedene Bauten, als: Wasserwerke, Docks, Gas- und Wasserleitungen, Flussregulirungen, Reservoirbauten etc., 35 für Capitalsvermehrung aus Anlass von Ergänzungen bestehender Anlagen und Unternehmungen. Eine hervorragende Stelle nehmen in diesem Jahre die Eingaben für elektrische Beleuchtung ein. Die Zahl der bezüglichen Ansuchen beläuft sich auf 159, was umso bemerkenswerther ist, als im Vorjahre keine einzige derartige Eingabe in dieser Richtung erfolgte. Unter den Städten, in welchen sich Gesellschaften für elektrische Beleuchtung bilden wollen, figuriren als die bedeutendsten: Aberdeen, Bristol, Birmingham, Cardiff, City of London, Edinburgh, Glasgow, Hull, Leeds, Liverpool, Manchester, Nottingham, Neuport, North West London, North London, Oxford, Plymouth, Portsmouth, Reading, Southampton, Scarborough, Worcester und York. Im Vorjahre wurden 47 Ansuchen um neue Bahnen, 14 für Tramways, 54 für diverse Anlagen, 46 für Capitalsvermehrungen, d. i. im Ganzen 161 Eingaben, dem Parlamente vorgelegt.

Verschiedene Mittheilungen.

Kronprinz Rudolf-Bahn in Liquidation. (Beendigung der Liquidation.) Die k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn in Liquidation und die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen haben in der „Wiener Zeitung“ vom 25. December 1889 die nachstehende Kundmachung verlautbart:

Gemäss des Nachtrages II zu den Statuten der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn ist über das Ergebniss der Liquidation, während deren Dauer die Einberufung einer General-Versammlung nicht stattzufinden hat, Seitens der Liquidatoren den Actionären, nach vorausgegangener Prüfung der Rechnungen, durch den von der letzten ordentlichen General-Versammlung, vor Eintritt der Liquidation, gewählten Aufsichtsrath, welcher zur Ertheilung des Absolutoriums an die Liquidatoren ermächtigt ist, durch die zur Publication der Kundmachungen der Gesellschaft bestimmte „Wiener Zeitung“ Bericht zu erstatten, welcher hiemit verlautbart wird, wie folgt:

Zufolge Bescheides des k. k. Handelsgerichtes Wien vom 13. December 1887, Z. 189.405, wurde die Eintragung der Liquidationsfirma „k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn in Liquidation“ im Handelsregister vollzogen. Die Gläubiger-Convocation hat mittelst dreimaliger Kundmachung in der „Wiener Zeitung“ am 21., 22. und 23. December 1887 stattgefunden. Hierauf ist nur eine Anmeldung von Forderungen erfolgt, nämlich das Begehren eines in Deutschland wohnhaften Besitzers von Silberprioritäts-Obligationen der Kronprinz Rudolf-Bahn, ihm den Nominalbetrag seiner Forderung in Goldwährung auszubezahlen. Der betreffende Anmeldungswerber hat, nachdem seine Forderung von den Liquidatoren nicht als richtig anerkannt worden ist, das Begehren um Sistirung der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens erbeten, welches Begehren jedoch mit dem (in Rechtskraft erwachsenen) Bescheide des k. k. Handelsgerichtes Wien vom 17 Juli 1888, Z. 111.874, als gesetzlich nicht begründet abgewiesen wurde. Der betreffende Anmeldungswerber hat gegen diesen Bescheid nicht recurrirt, sondern ist um die Erfolglassung des für die in seinem Besitze befindlichen Silberprioritäten gerichtlich erlegten Betrages vorbehaltlos eingeschritten, in Folge dessen diese Angelegenheit als vollständig ausgetragen zu betrachten ist. Sohin wurde die Vertheilung des Gesellschaftsvermögens durch Umtausch der Actien in 4¾ perc. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen im Sinne des § 12 des Verstaatlichungs-Uebereinkommens vom 11. December 1883 vorgenommen. Für die ungeachtet wiederholter öffentlicher Einberufungs-Kundmachung nicht präsentirten 1097 Stück Actien wurden fl. 219.400.— ö. W. Silber Nominale in 4¾ perc. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen zu Gerichtshanden erlegt, und es hat das k. k. Handelsgericht Wien mit Bescheid vom 22. November 1889, Z. 180.517, diesen Erlag zu Gerichtshanden angenommen und Herrn Dr. Carl Schlenkrich, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, I., Stephansplatz, Brandstätte Nr. 1, zum Curator der unbekannten Besitzer dieser Actien bestellt.

Ueber die Gebahrung während der Liquidation hat der Aufsichtsrath den Liquidatoren das nachstehende Absolutorium ertheilt, welches lautet:

„Der Gefertigte, in der letzten vor Eintritt der gesellschaftlichen Liquidation abgehaltenen General-Versammlung der Actionäre der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn vom 10. Mai 1887 gewählte Aufsichtsrath, welchem laut Nachtrages II zu den Statuten der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn auch die Prüfung der Rechnungen der liquidirenden Firma und die Ertheilung des Absolutoriums an die Liquidatoren zusteht, hat sowohl die Rechnung über die laufende gesellschaftliche Gebahrung ab 1. Jänner 1887, als auch die Rechnung seit dem Eintritte bis zum Schlusse der Liquidation geprüft und dieselbe übereinstimmend mit den bücherlichen Eintragungen und entsprechend dem mit der hohen k. k. Staatsverwaltung getroffenen Uebereinkommen vom 11. December 1883 (Nr. 51 R.-G.-Bl. ex 1884) befunden.“

„Der gefertigte Aufsichtsrath ertheilt demgemäss kraft der ihm in dem oben bezogenen Nachtrag II zu den Statuten ertheilten Gewalt hiemit den Liquidatoren der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn für die Zeit vom 1. Jänner 1887 bis zum Schlusse der Liquidation das Absolutorium.“

Wien, am 11. December 1889.

Dr. F. Bunzl m. p. Foregger m. p. Rimböck m. p.

Den detaillirten Bericht der Liquidatoren über den Verlauf und Abschluss der Liquidation hat das hohe k. k. Handelsministerium mit Erlass vom 21. December 1889, Z. 53.377, genehmigend zur Kenntniss genommen. Die gesellschaftlichen Handelsbücher werden im Sinne des Art. 246 H. G. B. bei der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen zur Aufbewahrung hinterlegt und hat die Letztere laut ihrer Mitfertigung dieser Kundmachung sich zu dieser Aufbewahrung bereit erklärt. Sohin ist die Liquidation zum Abschlusse gelangt und wird nunmehr die Löschung der Liquidationsfirma erfolgen.

Wien, am 24. December 1889.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Errichtung von Telegraphen-Stationen.) Das Handelsministerium hat die Genehmigung ertheilt, dass in den nachbenannten Stationen der Mährischen Westbahn der öffentliche Staats- und Privat-Telegraphen-Correspondenz-Dienst eingerichtet werde: Prossnitz Localbahn, Kosteletz, Konitz, Džbell-Jessenetz, Kornitz, Turnau. M.-Trübau, Kunzendorf, Gewitsch-Jaroměřic und Opatowitz. [26. December 1889, Z. 53.879.]

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 30. December 1889 fand in Berlin eine ausserordentliche Generalversammlung behufs statutenmässiger Neuwahl des Aufsichtsrathes dieser Gesellschaft statt und wurden hiebei Director Carl Fürstenberg in Berlin, General-Consul Arthur Rosencrantz in Dresden, Director Hermann Rosenberg in Berlin wiedergewählt.

Transporte lebender Thiere. (Beibringung der Viehpässe.) Die von einer Bahnverwaltung gestellte Anfrage, ob der Handelsministerial-Erlass vom 29. October 1889, Z. 32.379 (Vrgs.-Bl. Nr. 134), bezüglich der Beibringung der Viehpässe für Transporte lebender Thiere sich blos auf Wiederkäuer oder auf sämmtliche im § 1 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, betreffend die Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrankheiten, angeführten Hausthieren zu erstrecken habe, hat das Handelsministerium dahin beantwortet, dass im Sinne des § 8 des vorerwähnten Gesetzes für andere Hausthiere als Wiederkäuer Viehpässe für den Transport auf Eisenbahnen in dem Falle beigebracht werden müssen, wenn dies Seitens der politischen Landesbehörden angeordnet worden ist, dann ausnahmslos für Pferde, welche zu Thierschauen gebracht werden. Speciell für Schweine gelten rücksichtlich der Provenienzen aus Galizien und Ungarn die aus Anlass des Herrschens der Maul- und Klauenseuche mit der Ministerialverordnung vom 8. December 1889 (Anzeigeblatt Nr. 873), beziehungsweise mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. November 1889, Z. 21.908 (Anzeigeblatt Nr. 843), sowie die im Allgemeinen aus dem gleichen Anlasse von den einzelnen politischen Landesstellen über die Beibringung von Viehpässen erlassenen Anordnungen.
(20. December 1889, H.-M.-Z. 48.632.)

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des I. Stückes.) Das am 7. Jänner herausgegebene I. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 897: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 30. December 1889, Z. 29.699, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Belovar-Kreutzer Comitate in Croatien nach Steiermark.

Notizen: Beibringung der Viehpässe bei Transporten lebender Thiere. — Aufhebung der Vieheinfuhrstation Schaffhausen-Bahnhof in der Schweiz.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 13. Apparat zur Verbesserung der Speisewasservorwärmung und Reinigungsmethode für Dampfkesseln. — Benjamin Franklin Field. 26./11.
„ 20. Eine Radbandagen-Befestigung für Eisenbahnfahrzeuge — Julius Glück. 20.11.
„ 20. Selbstthätige Bremse an Eisenbahnfahrzeugen und Fuhrwerken, welche durch Zugthiere bewegt werden. — Max Arthur Stelzer. 23./11.
„ 20. Einrichtung zur Verhütung von Zusammenstössen auf Eisenbahnen. — Heinrich Kirchmann. 25./11.
„ 21. Verbesserung an den elektrischen Telegraphen-Relais. — Franz Ipovitz. 13./5.
„ 21. Neuerungen an selbstthätigen elektrischen Schaltapparaten. — Automaten-Gesellschaft Germania Knoch & Co. 21./10.
„ 21. Commutatorvorrichtung zur Einschaltung einer Accumulatorbatterie in eine Wechselstromleitung. — Dr. A. Foeppe. 23./11.
Classe 21. Anordnung zur Stromunterbrechung. — Nicolas Chaize und Jacques Chaize. 23./11.
„ 21. Elektrischer Stromschliesser. — Firma Woodhouse & Rawson United Lim. 25./11.
„ 21. Neues System für die unterirdische Verlegung elektrischer Lichtleitungen. — F. Zöpke. 25./11.
„ 21. Isolirmittel für elektrische Apparate und Leitungen und Verfahren zu deren Herstellung. — Firma Woodhouse & Rawson United Lim. 25./11.
„ 21. Neuerungen an Accumulatoren oder secundären Batterien. — Clement Payen. 26./11.
„ 21. Neuerungen an galvanischen oder primären Batterien. — Oscar Axel Enholm. 26./11.

Literatur.

„Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen.“ Von Arthur von Mayer, Eisenbahn-Stationsvorsteher I. Classe a. D. Berlin, 1889. Wilhelm Baensch, Verlagsbuchhandlung.

Von diesem Werke, auf welches wir die Aufmerksamkeit unserer Leser beim Erscheinen der ersten Lieferung zu lenken Gelegenheit hatten, ist kurz vor Jahresschluss die zweite Lieferung zur Ausgabe gelangt. Dieselbe beginnt mit: Freie und Hansestadt Hamburg, setzt dann mit Grossherzogthum Hessen, Fürstenthum Lippe-Detmold, freie und Hansestadt Lübeck, Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin, Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz fort, und schliesst mit Grossherzogthum Oldenburg. Bei jedem einzelnen Staate ist eine kurze Geographie des Landes und die historische Entwicklung des Eisenbahnwesens angeführt. In der alphabetischen Ordnung sind in diesem Hefte auch noch Daten über mehrere, früher selbstständige Staaten enthalten, und zwar: Hannover, Hessen-Kassel, Hessen-Homburg, Hohenzollern-Hechingen und Sigmaringen, dann Nassau.

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Handelsminister hat in Folge der Beendigung der Liquidation der Actiengesellschaft der Kronprinz Rudolf-Bahn im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien den Commissär der Finanzverwaltung und landesfürstlichen Commissär bei der genannten Bahngesellschaft, Ministerialrath i. P. Johann Bayer, sowie dessen Stellvertreter, Sectionsrath Dr. Ernest v. Körber, von diesen Functionen, sowie auch von den für die Dauer der Liquidation der Gesellschaft ausgeübten Functionen als Aufsichtsorgane der k. k. Staatsverwaltung enthoben und denselben bei diesem Anlasse für die in der Ausübung der gedachten Functionen an den Tag gelegte eifrige und umsichtige Wahrung der öffentlichen Interessen die vollste Anerkennung ausgesprochen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle „Mühldorf“.

Am 15. Jänner 1890 wird die Haltestelle „Mühldorf“ bei km 25·3925 der Strecke Unterdrauburg-Wolfsberg, zwischen den Stationen St. Paul und St. Andrä für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Personenabfertigung erfolgt bis auf Weiteres durch das Zugbegleitungspersonale während der Fahrt.

Wien, am 30. December 1889. [16]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle „Gross-Bernharz“.

Am 15. Jänner 1890 wird die Haltestelle „Gross-Bernharz“ bei km 36·663, zwischen den Stationen Jareschau und Popelin der Strecke Wesely a. L.—Ober-Cerekwe gelegen, für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Es werden dortselbst die Personenzüge Nr. 2011, 2012, 2013, 2014, 2051 und 2052 bedingungsweise anhalten und erfolgt die Ausgabe der Fahrkarten in der Haltestelle selbst.

Wien, am 3. Jänner 1890. [17]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Tour- und Retourkarten im Verkehre zwischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Bukowinaer Localbahn.

Ab 15. Jänner 1890 gelangen zwischen den Stationen Radautz und Radautz-Ringplatz einerseits und anderen Stationen der Bukowinaer Localbahnen, sowie Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn andererseits, ermässigte Tour- und Retourkarten mit dreitägiger Giltigkeit zur Ausgabe.

Wien, am 28. December 1889. [18]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführende Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Bukowinaer Localbahnen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit der Ausnahmetarife für Pflaumen.

Die ab 20. September 1888 in Wirksamkeit stehenden Pflaumen-Ausnahmetarife für Sendungen ab Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Bayern und Süddeutschland bleiben über den 31. December 1889 hinaus bis auf Weiteres in Giltigkeit.

Wien, am 7. Jänner 1890. [19]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Einführung neuer Tarifnachträge.

Am 1. Februar 1890 treten die Nachträge XVII zu Theil II, Heft 3, und XIII zu Theil II, Heft 4, der Tarife für obenbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft.

Dieselben enthalten hauptsächlich Aenderung der „besonderen Bestimmungen" (Reexpeditions-Begünstigungen), Erweiterung der Ausnahmetarife für den Transport von Eiern, Ausnahmetarif für Hohlglaswaaren für den Seeexport, anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife für Reis etc. und Harz etc., Aufnahme der Stationen Budapest-Leopoldstadt und Budafok in die Tarife etc.

Insoweit Tariferhöhungen vorkommen, gelten diese ab 15. März 1890.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 5. Jänner 1890. [20]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Internationaler Rundreiseverkehr mit Italien.

Mit 1. Februar 1890 gelangen folgende Theilbillets für obigen Verkehr (Touren nördlich der Alpen) zur Einführung:

Serie	Strecke	Route	Preise in Reichsmark	
IV/d:	Wien S. B.—Ala	via Marburg—Franzensfeste	52·90	39·50
„ IV/b:	Graz „ —Ala	via Marburg—Franzensfeste	38 60	28·90
„ IV/b:	Triest „ —Ala	via Laibach—Marburg/Tarvis—Villach—Franzensfeste	53 70	40·—
„ IV/b:	Budapest S. B./M. A. V.—Ala	via Kelenföld—Kanizsa—Marburg—Franzensfeste	60 40	44·90
„ VI/b:	Innsbruck—Cormons	via Franzensfeste—Villach—Marburg/Tarvis—Laibach—Triest	56·90	42·40
„ VI/b:	Bozen —Cormons	via Franzensfeste—Villach—Marburg/Tarvis—Laibach—Triest	51·20	38·20
„ VI/b:	Trient —Cormons	via Franzensfeste—Villach—Marburg/Tarvis—Laibach—Triest	54·70	40·80

Die Bestimmungen über Ausgabe und Benützung dieser Theilbillets sind dieselben wie für die bisher zur Ausgabe gelangenden Billets des obbezeichneten Verkehres.

Wien, am 8. Jänner 1890. [21]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch Namens der mitbetheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif Nr. I.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1890 werden die nachbenannten Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in die Tarifabtheilung III für Maistransporte mit folgenden Schnittfrachtsätzen einbezogen.

Tarifabtheilung III für Maistransporte. B. Ab Schnittpunkt.

Nach	Mit Umschlag in: Wien Donauquaibahnhof (Lagerhaus)		Passau (Lagerhaus)	
	Kilometer ab Wien Donauquaibahnhof	Tarif ab Schnittpunkt in Mk. pro 100 kg	Kilometer ab Passau	Tarif ab Schnittpunkt in Mk. pro 100 kg
Aschau **** . . .	418	1·36	210	1·36
Hergatz *** . .	650	1·99	384	1·92
Immenstadt *** .	605	1·86	339	1·79
Kempten *** . . .	584	1·79	317	1·72
Landshut	423	1·32	116	1·25
Memmingen *** .	567	1 74	301	1·67
Nersingen * . . .	587	1·80	307	1·73
Röthenbach bei Lindau *** . .	635	1·95	359	1 88
Traunstein **** .	375	1·19	184	1 19

Wien, am 8. Jänner 1890. [22]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Verkehr zwischen Stationen der Oesterr. Staatsbahnen und der Oesterr. Nordwestbahn. (Einführung eines Nachtrages I.) Mit dem 1. Jänner 1890 ist zu dem Tarife für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits vom 15. Juli 1858 ein Nachtrag I zur Einführung gelangt, welcher ermässigte Frachtsätze von Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach der Station „Iglau-Stadt" der k. k. Staatsbahnen enthält. Hiedurch wurde dem bereits mehrfach zum Ausdruck gebrachten Wunsche, die Benützung der für das verfrachtende Publicum günstiger gelegenen Station Iglau-Stadt zu erleichtern, in entsprechender Weise Rechnung getragen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. (Einführung eines II. Berichtigungs- und Ergänzungsblattes.) Mit dem 10. Jänner 1890 tritt zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. August 1888 ein II. Berichtigungs- und Ergänzungsblatt in Wirksamkeit, welches unter Anderem die Aufnahme der Stationen Cannstadt der Württembergischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 27 (Wein), dann Lorsbach der Hessischen Ludwigsbahn in den Ausnahmetarif Nr. 17 (Sumach etc.) und Hohenbocka des Directionsbezirkes Erfurt in den Specialtarif III, sowie verschiedene Berichtigungen des Haupttarifes, des Nachtrages I vom 15. Juni 1889 und des I. Berichtigungs- und Ergänzungsblattes vom 1. December 1889, enthält.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
147	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Baumwollgarn	Oderberg transit	Eperjes	Aufgabe, resp. Frachtzahlung für 2500 kg pro Frachtbrief und Wagen. Verzicht auf Routenvorschrift. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. Die Begünstigung wird bezüglich galizischer Aufgabsstationen nur auf solche Relationen angewendet, in denen die kürzeste Entfernung auf der Oderberg-Aboser Route liegt	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif		15% Nachlass von den jeweiligen in Kraft stehenden officiellen Sätzen der Classe II		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Adressaten lautende Original-Aufgabs-Recepisse bis Ende März 1891	Bei aus Deutschland übertretenden Sendungen wird die officielle Ueberfuhrsgebühr aufgerechnet

148 — Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Refactie-Scala

für Transporte von **Borke, Baumrinde** und **Lohe** aller Art in Wagenladungen.

Giltig pro 1890.

Insoferne die officiellen Tarifsätze nicht niedriger sind, werden folgende Gebühren berechnet:

Bei jährlicher Verfrachtung von mehr als (Tonnen)	bis inclusive (Tonnen)	Allgemein für Distanzen bis 75 km (kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km)	Allgemein für Distanzen über 75 km (kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km)	Für Transporte n. Wien, Mähren und Böhmen für Distanzen über 100 km (kr. pro Waggon und km)	Anmerkung
		a)	b)	c)	Rücksichtlich der Entfernungen ist der in dem Gütertarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn enthaltene Kilometerzeiger massgebend. Zu den Transportgebühren ad a) und b) tritt noch eine Mgb. von 2 kr. pro 100 kg. Der Transport- u. Manipulationsgebühr (insoweit letztere zur Erhebung gelangt) wird noch die jeweilige ärarische Transportsteuer hinzugerechnet. Für Sendungen, die via Oderberg nach dem Auslande gehen, wird 1 kr. pro 100 kg an Ueberfuhrsgebühr erhoben.
500	1000	0·237	0·224	20	
1000	1500	0·224	0·211	19	
1500	3000	0·211	0·198	18	
3000	5000	0·198	0·185	17	
5000	und mehr	0·185	0·171	16	

Die Anwendung der vorstehenden ermässigten Gebühren wird an folgende Bedingungen geknüpft:

a) Die Verladung von Sendungen hat der Aufgeber zu besorgen.

b) Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma hat in den Frachtbriefen als Aufgeber zu erscheinen.

c) Die Differenz zwischen den bezahlten und ermässigten Gebühren wird gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse und einer detaillirten Nachweisung der verfrachteten Quantitäten, welche bis spätestens 31. März 1891 zu erfolgen hat, rückvergütet, wenn alle Bedingungen pünktlichst eingehalten worden sind.

d) Auf Sendungen, welche cartellgemäss ganz oder theilweise via Orló, bezw. Kőbánya-Marchegg und Csácza-Zwardon zu laufen haben, findet diese Scala keine Anwendung.

Für welche sonstigen Routen diese Ermässigungen keine Anwendung finden, wird den die letzteren in Anspruch nehmenden Parteien schriftlich bekannt gegeben.

e) Im Uebrigen gelten die Tarifbestimmungen der Classe C.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
149	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Borke, Lohe, roh und gemahlen	Orló	Brünn K. F. N. B.	Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen gelten die hierauf bezughabenden tarifarischen Bestimmungen. Routenvorschrift untersagt	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längst. aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-verband	kr. 97·5	kr. 81·0	kr. 16·5	Im Kartirungswege		
				Héthárs					97·5	81·0	16·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
150	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Königl. ung. Staatsbahnen	Coaks	Dombran Karwin Oderberg trans	Kalán-Zeykfalva	**Minimalquantum 800 Wagen.** Frachtzahlung nach der Wagentragfähigkeit des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für den Kronstädter (Brassó) Bergbau- und Hüttenverein bestimmt sein. Im Uebrigen gelten die im Oesterr.-Ung. Kohlenverkehre bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Oester.-ung. Kohlentarif vom 1. Juli 1887	kr. 105·5 105·0 108·7	kr. 87·3 8[illegible]·9 90·0	kr. 18·2 18·1 18·7	Im Rückvergütungswege	Auf die begünstigte Firma als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, längstens bis Ende März 1891	In diesen Gebühren ist die laut dem Localtarif d. kön. ung. Staatsbahnen, Abschn. VIII, Punkt XIV, einzuhebende separate Localgebühr und ausserdem in dem Frachtsatze für Oderberg trans. die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen
151	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	Von den zwischen Kaschau und Poprád-Felka (beiden incl.) gelegenen Stationen	Csácza-Trzynietz loco Werk Teschen trans. und Oderberg trans.	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums a) incl. 25000 bis excl. 40000 t** „ „ „ „ b) „ 40000 „ „ 50000 t „ „ „ „ c) „ 50000 „ „ 60000 t „ „ „ „ d) „ 60000 Tonnen **pro Jahr und darüber.** Bezahlung der vollen Wagentragfähigkeit. Unterlassung jeder Routenvorschrift. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. Die Begünstigung für Csácza wird nur für Sendungen nach Friedrichshütte u. Wegierska-Gorka angewendet, für erstere Station jedoch nur insoweit, als die Route via Csácza transportberechtigt ist. Sendungen für Teschen trans. müssen nach Urtron und Baschka bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Localtarif	Variirt	ad a) 0·138 ad b) 0·134 ad c) 0·130 ad d) 0·126 kr. N. pro 100 kg und 1 km, plus der ung. Transportsteuer	Variirt	Im Rückvergütungswege (Bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	Auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber lautende Original-Frachtbriefe, bezw. bei Sendungen über Oderberg hinaus Original-Aufnahmsscheine, spätestens vorzulegen bis Ende März 1891	Bei in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird pro 100 kg 1 kr. Ueberfuhrsgebühr hinzugerechnet. Auf solche Sendungen wird die Begünstigung für Oderberg nur in dem Falle angewendet, wenn die Instradirung der betreffenden Sendungen ausschliesslich via Oderberg zu erfolgen hat, worüber sich von Fall zu Fall anzufragen ist
152	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisenerze	Ruttka trans. (von Gömörer Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen)	Dombrau	**Minimalquantum a) 25000 Tonnen** **„ b) 60000 „** Bezahlung der Fracht in minimo nach der Tragfähigkeit des Wagens. Partei als Aufgeber und Empfänger. Verladung durch die Partei. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat vorher die entsprechende Garantie zu leisten, dass das Pflichtquantum von ihr aufgebracht werden wird, zu welchem Behufe sie sich mit der K.O.E. ins Einvernehmen zu setzen hat	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Localtarif	kr. 19·9 19·9	kr. ad a) 17·2 ad b) 16·7	kr. 2·7 3·2	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
153	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisen und Manganerze	Den zwischen Kaschau und Poprád-Felka gelegenen Stationen der K.O.B. (die beiden incl.)	Dombrau	**Minimalquantum 10000 Tonnen.** Bedingungen des Ausnahmetarifes II der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die nach und über Oderberg hinaus verfrachteten Sendungen werden in das bedungene Jahresquantum mit eingerechnet	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Localtarife	Variirt	Der Einheitssatz von 0·138 kr. N. pro 100 kg und 1 km plus 1 kr. Mgb. pro 100 kg und der nach Fracht und Manipulationsgebühr entfallenden Transportsteuer	Variirt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse bis 31. März 1891	
154	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisenbahnschienen	Oderberg transit	Kassa	Sendungen, welche verkehrstheilungsgemäss über eine andere als die begünstigte Route zu laufen haben, sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen. Bezahlung der Wagentragfähigkeit. Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der Ungar. Nordostbahn bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1890	Localtarif	kr. 88·6	kr. 70·1	kr. 18·5	Im Kartirungswege		Der Oderberger Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche von inländischen Stationen stammen
				Dombrau					86·8	69·4	17·4			
155	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisenbahnschienen	Trzynietz	Saybusch-Zablocie	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unterlassung von Routenvorschriften	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1890	Localtarife		27·3 kr.		Im Kartirungswege		
156	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Kgl. ungar. Staatsbahnen, Matraer Localbahn	Eisenbahnschwellen	Balla	Oderberg transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach dem Auslande bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1890	Localtarife	80·2 kr.	54·2 kr.	26·0 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
157	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		1. Flachs, Werg und Heede	Oderberg transit	Teschen	Begünstigte Partei als Aufgeber. Nebenstehende Frachtsätze gelten nur für solche Oderberg transitirende Sendungen, welche ausschliesslich via Oderberg zu instradiren haben	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1890	Localtarif	Variirt	fl. 7·90 pro Wagen	Variirt	Im Rückvergütungswege	ad 1) Original-Frachtbriefe, ad 2) Aufgabs-Recepisse, bis längstens Ende März 1891	Ad 1) Wird bei in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen zum ermässigten Satze noch eine Ueberfuhrsgebühr von fl. 2 pro Wagen hinzugerechnet
			2. Garne und Webewaaren, als: Säcke, Pack- u. Segelleinwand	Teschen loco	I. Oderberg transit (Oesterreich) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für a) 5 t b) beliebigen Quantitäten pro Frachtbrief u. Wagen II. Oderberg transit (Deutschland) a) wie oben b) „ „					I. kr. a) 17·8 b) 15·6 II. kr. a) 14·8 b) 17 6				
158	Kaschau-Oderberger Eisenbahn													

Refactie-Scala

für

Holzsendungen, welche laut der Waarenclassification nach Specialtarif 2 und Classe C tarifiren, giltig für die Zeit vom **1. Jänner 1890 bis 31. December 1890** unter den unten angegebenen Bedingungen:

Bei jährlicher Verfrachtung von mehr als	bis inclusive	Bei einer Transportdistanz von Kilometern: bis inclusive 50	von 51 bis inclusive 100	von 101 bis inclusive 200	von 201 bis inclusive 300	über 300
Tonnen		Transportgebühr pro 100 kg und 1 km in kr. ö. W. Noten				
500	1000	0·23	0·21	0·20	0·19	0·18
1000	1500	0·22	0·21	0·19	0·18	0·17
1500	2000	0·21	0·20	0·19	0·18	0·16
2000	2500	0·21	0·19	0·18	0·17	0·16
2500	3000	0·20	0·19	0·18	0·16	0·15
3000	3500	0·19	0·18	0·17	0·16	0·15
3500	4000	0·19	0·18	0·16	0·15	0·15
4000	4500	0·18	0·17	0·16	0·15	0·15
4500	5000	0·18	0·16	0·15	0·15	0·15
5000	und mehr	0·17	0·16	0·15	0·15	0·15

1. Rücksichtlich der Entfernungen ist der in dem Gütertarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn enthaltene Kilometerzeiger massgebend. Obige Scala findet Anwendung unter Frachtberechnung für das factische Gewicht, in minimo für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen.

2. Zu den obigen Transportgebühren tritt noch eine Manipulationsgebühr von 2 kr. ö. W. Noten pro 100 kg, ferner die nach der Transport- und Manipulationsgebühr jeweilig entfallende ärarische Transportsteuer, endlich bei jenen Sendungen, welche via Oderberg nach dem Auslande befördert werden, eine Ueberfuhrsgebühr von 1·5 kr. ö. W. Noten pro 100 kg.

3. Bei Langhölzern werden die vorstehenden ermässigten Gebühren nur in dem Falle angewendet, wenn dieselben nicht länger als 27 m sind.

4. Die Verladung der Sendungen ist durch den Aufgeber, ebenso die Entladung, wenn dieselbe auf Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn erfolgt, durch den Empfänger zu besorgen. Rücksichtlich solcher Sendungen, deren Entladung durch die Bahnanstalt erfolgt, wird den Parteien die tarifmässige Abladegebühr auf den Frachtbriefen zur Anrechnung gebracht.

Für die Beistellung der vorgeschriebenen Lade- und Befestigungsmittel haben die Parteien selbst Sorge zu tragen.

5. Der Versender ist dafür verantwortlich, dass Ueberlastungen der Waggons vermieden werden, da andernfalls die bezüglichen reglementarischen Strafbestimmungen platzgreifen.

6. Sendungen, welche in Orló, dann über Csácza-Zwardon von der Kaschau-Oderberger Bahn auf die k. k. österr. Staatsbahnen übertreten, und vice versa, werden nicht bonificirt. Auf den Frachtbriefen darf weder eine Route noch eine der Routenvorschrift gleichzuachtende Clausel, welcher Art immer, vorgeschrieben werden. Für welche Routen, beziehungsweise Relationen diese Scala Anwendung findet, wird von Fall zu Fall jenen Parteien, welche von dieser Scala Gebrauch machen wollen, über deren Anfrage schriftlich bekannt gegeben.

7. Insoferne sich die officiellen Frachtsätze oder Frachtantheile der Kaschau-Oderberger Bahn aus den directen Tarifen gleich oder niedriger stellen sollten, als die nach den vorstehenden ermässigten Gebühren resultirenden Taxen, entfällt selbstverständlich jede Bonification, und werden derartige Sendungen in die oben stipulirten Quantitäten nicht eingerechnet.

8. Die Differenz zwischen den bezahlten und den ermässigten Gebühren wird gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse, welche sämmtlich auf eine und dieselbe Firma als Aufgeber zu lauten haben, und einer detaillirten Nachweisung der verfrachteten Quantitäten liquidirt, wenn: a) die bezeichneten Documente spätestens bis 1. April 1891 eingereicht werden; b) wenn den obigen Bedingungen pünktlichst entsprochen worden ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
159	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Ungarischen Staatsbahnen, Ungarischen Nordostbahn	Weichholz (alle Arten von Nadelholz), Espen- (Aspen-) Holz und Buchenholz (roh, behauen, geschnitten oder gesägt), Eisenbahnschwellen, Hölzer, zu Grubenzwecken bestimmt, Schwartenbretter und roh behauene Einfriedungshölzer, Weinpflöcke, Telegraphenstangen (Brennholz ausgenommen)	Den weiter unten angeführten Stationen *)	Oderberg transit	Die Sendungen müssen nach einer Ausland-Station bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ungar.-Oesterr.-Deutschen Holz- und Borke-Tarifes. Diese Frachtsätze finden auch Anwendung, wenn die Sendungen nach einer Ausland-Station bestimmt sind und via Laube-Tetschen, Bodenbach-Landungsplatz, resp. Dresden-Elbquai instradirt werden. Bei Aufgabe von Hölzern über 6·3 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach der Wagentragkraftziffer der verwendeten Wagen, in minimo aber nach 20000 kg berechnet	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1890	Ungar.-Oesterr.-Deutscher Holz- u. Borke-Verkehr	Variirt	*) In kr. ö. W. inclus. Oderberger Ueberfuhrs-Gebühr	Variirt	Im Kartirungswege		
160	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Kiesrückstände (Kiesabbrände)	Horka	Dombrau (für Wittkowitz)	**Minimalquantum 50 Wagen** Einhaltung der auf die Classe C bezughabenden tarifarischen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Besteht keiner	52·0 kr.		**Im Rückvergütungswege**	Gegen **auf** eine und dieselbe Partei **als** Aufgeber lautende Original-Frachtbriefe, bis Ende März 1891	

***) Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.**

Station	kr.ö.W.
Agostonfalva	131·1
Ajnácskö	44·1
Alsó-Rákos	129·8
Alsó-Sajó	56·5
Alvincz	105 0
Apácza	132·8
Apahida	99·3
Arad	79·4
Bajmok	84·8
Balazsfalva	111·6
Balogfalva	44·9
Bánfi-Hunyad	91·4
Bánréve	48·9
Baranyavár Monostor	100·5
Bátony	47·2
Berzova	87·1
Beszterczebánya	36·9
Bettlér	55·4
Bosna-Bród	107·2
Brassó	137·5
Brátka	86·1
Brod	106·3
Bucsa	87·3
Csaba	72·2
Csapó-Radnóth	110·7
Csucsa	88·7
Dálja	94·0
Debreczen	73·2
Derestye-Hétfalu	138·3
Dobsina	57·6
Eger	61·0
Egeres	94·2
Elesd	82·9
Erdöd	93·2
Erked	124·6
Erzsébetváros	118·6
Eszék (Essegg)	97·2
Eszékalváros	96·8
Feled	46·2
Felvincz	107·2
Földvár	134·8
Fülek	42·7
Garamberzence	34·4
Gombos-Bogojevo	92·7
Gyéres	104·1
Gyulafehérvár	106 0
Gyoma	67·6
Gyöngyös	56·9
Héjasfalva	122·6
Homoród	128·1
Jánoshegy	32·3
Kaál-Kápolna	58·3
Kacza	126·9
Kis-Terenne	46·9
Kolozsvár	97·7
Krivány-Gyetva	37·1
Lónyabánya	39·0
Losoncz	40·8
Magyar-Nádas	96·2
Maros-Illye	95·2
Maros-Ludas	108·7
Maros-Vásárhely	113·9
Medgyes	116·4
Mezö-Telegd	81·4
Mikeszásza	113·8
Militics	87·5
Miskolcz	54·6
Mitrovicz	103·5
Nagy-Enyed	108·9
Nagy-Selyk	116·4
Nagy-Szeben	120·7
Nagyvárad	78·5
Nyiregyháza	61·6
Nyustya	50·6
Pálfalva	45·7
Pásztó	48·9
Petrozsény	109·4
Predeal	141·3
Pr.-Szt. Iván	90·7
Putnok	49·6
Radna-Lippa	83·9
Rákó-Pribócz	25·0
Rév	84·4
Rimabánya	49·5
Rimaszécs	47·6
Rimaszombat	47·5
Rozsnyó	54·6
Sajó-Szt. Péter	52·8
Salgo-Tárján	45.5
Samacz	104·7
Segesvár	121·3
Soborsin	90·2
Somos-Ujfalu	44·4
Stubnya	27·9
Szalonta	78·5
Szerencs	58·7
Szolnok	61·1
Tiszalucz	57·1
Tiszolcz	52 2
Torda	105·3
Turocz-Szt. Márton	23·5
Tokaj	60·5
Tornallya	50·7
Tótvárad	89·2
Vadna	51·0
Várad-Püspöki	77·8
Varalja-Hátszeg	103·1
Véghles-Szalatna	35·6
Vukovár	96·1
Zám	92·5
Zimony	103·1
Zólyom	34·5
Zolyom-Brezó	45·3
Zombor	88·8

Stationen der K.O.E.

Station	kr.ö.W.
Abos	44·9
Csácza	13·8
Csorba	30·5
Eperjes	47·0
Igló-Löcse	36·3
Káposztafalu	34·7
Kassa	46·9
Kis-Ladna	43·6
Kralován	20·4
Krompach	40·1
Lipto-Szt. Miklós	25·6
Lipto-Ujvár	27·0
Lubochna	21·0
Lucsivna	32·1
Margitfalu	41·5
Markusfalva	37·4
Poprádfelka	32·9
Rózsahegy	22·7
Ruttka	19·7
Szepes-Olaszi-Várallya	39·2
Turán	19·7
Vasecz	29 0
Zsolna	18·4

Stationen der ungarischen Nordostbahn.

Station	kr.ö.W.
Bánócz	61·7
Bátyn	64·3
Beregszász	67·7
Bustyaháza	77·5
Csap	62·4
Halmi	75·9
Homonna	63·4
Huszt	75·2
Királyháza	73·0
Kis Majtény	81·3
Koskócz	65·4
L.-Mihályi	59·3
Liszka-Tolcsva	61·7
Mármaros-Szigeth	81·9
Mezö-Laborcz	68·5
Mikola	76·9
Munkács	67·8
Nagy-Mihály	61·7
Nagy-Károly	80·6
Nagy-Szölös	71·9
Oermezö	62·1
Perbenyik	61·7
Radvány	66·7
Sátoralja-Ujhely	61·7
Som	65·8
Strabicsó	66·2
Szaláncz	55·3
Szatmár	78·6
Szürte	63·6
Taraczköz	79·7
Tisza-Ujlak	70 0
Töke-Terebcs	61.7
Ungvár	65·2

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
161	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Kunst- und Rinderdünger	Kassa trs., Ruttka trs., Zsolna trs. und Liptó-Szt.-Miklós	Allen Stationen der K.O.B.	Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen; unter 10000 kg müssen mindestens 100 km auf der Strecke der K.O.B. laufen. Routenvorschrift ist zu unterlassen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Variirt	*)		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse bis Ende März 1891	Bei in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird noch die officielle Ueberfuhrsgebühr aufgerechnet.

*) a) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief
für die ersten 50 km . . . . 0·20
für die weiteren 51—100 km . . . 0·16
für die weiteren Kilometer . . . . 0·12
} pro 100 kg und 1 km
Hinzugerechnet 3 kr. Mgb. und die entfallende Transportsteuer.

b) Bei Aufgabe von Sendungen unter 10000 kg den Einheitssatz von 0·19 kr. pro 100 kg und km, hinzugerechnet 4 kr. Mgb. pro 100 kg und die entfallende Transportsteuer, insolange der für 10000 kg laut a) entfallende Frachtsatz nicht niedriger ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
162	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Kupfer		Oderberg trs.	Die Frachtgebühr ist nach der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen zu bezahlen. Partei hat die Verladung selbst zu besorgen, auf den Frachtbriefen als Aufgeber genannt zu sein. Betreffs der zu benützenden Routen wird den Parteien schriftlich Auskunft ertheilt. Diese Sätze gelten nur für Sendungen, welche cartellgemäss via Oderberg zu instradiren haben	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse bis Ende März 1891	Bei via Oderberg nach Deutschland gehenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				Istvánhuta					100·2	67·4	32 8			
				Margitfalu					101·5	67·7	33·8			
				Igló-Löcse					91·8	65·5	26·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer) ad 1)	ad 2)	Zugestandener Frachtsatz ad 1)	ad 2)	Nachlass ad 1)	ad 2)	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
163	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks		1) Zsolna (Sillein) trs. 2) Ruttka trs.	**Bei einer jährlichen Verfrachtung von ad a) 5000, ad b) 10000 und ad c) 25000 Tonnen.** Die Frachtbriefe für Zsolna trs. sind nur für die südlich und westlich von Tepla-Trencsén-Teplitz (inclusive) gelegenen Stationen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, jene für Ruttka trs. ausschliesslich für die Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen, mit Ausnahme der Stationen Csány, Forró-Encs, Hidas-Németi und Szerencs, giltig. Frachtzahlung bei Kohlensendungen nach der Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen, hingegen bei Coaksendungen für mindestens 10 Tonnen pro Frachtbrief und Wagen. Die Aufladung der Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen. Wenn die für Budapest etc. publicirten billigeren Sätze beansprucht werden, so werden die hierauf bezüglichen Quantitäten in die obigen Quantitäten nicht eingerechnet	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende December 1890	Localtarif							Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, spätestens bis Ende März 1891	Bei in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen wird noch eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				a)					a)	a)	a)	a)	a)	a)			
				Oderberg					22·7	25·5	20·2	24·3	2·5	1·2			
				Dombrau					20·6	23·8	17 7	21·7	2·9	2·1			
				Karwin					20·0	23 4	16 9	21·2	3·1	2·2			
				b)					b)	b)	b)	b)	b)	b)			
				Oderberg					22·7	25 5	18·5	22·2	4·2	3·3			
				Dombrau					20·6	23 8	16·7	19 9	3·9	3·9			
				Karwin					20 0	23·4	15 4	19·4	4 6	4·0			
				c)					c)	c)	c)	c)	c)	c)			
				Oderberg					22·7	25·5	16·4	19·8	6·3	5·7			
				Dombrau					20 6	23·8	14·4	17·7	6·2	6·1			
				Karwin					20·0	23·4	13·7	17·2	6·3	6·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
164	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	I. Oderberg trans	a) Budapest Leopoldstadt, Budapest Josefstadt, Budapest Franzstadt und Kőbánya m. a. v. b) Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof c) Budapest Kelenföld	**Minimalquantum ad a) 5000, ad b) 10000, ad c) bezüglich der Kaschau-Oderberger Eisenbahn 25000 Tonnen, bezüglich der königl. ungar. Staatsbahnen 20000 Tonnen.** Tarifmässige Bestimmungen. Die bedungenen Minimalquantitäten bilden bezüglich der Kaschau-Oderberger Eisenbahn über die Route via Ruttka und Zsolna ein Quantum und werden somit die über beide Routen verfrachteten Quantitäten zusammengerechnet. In die stipulirten Minimalquantitäten werden auch jene Sendungen eingerechnet, welche via Ruttka nach über Kőbány, Miskólcz u. Szolnok hinausgelegenen Stationen verfrachtet werden	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Oesterr.-Ungar. bezw. Oberschl.-Oesterr.-Ung. Kohlenverkehr via Ruttka	Variirt	a) 65·3 b) 66·4 c) 68·8	Variirt	Im Rückvergütungswege	Auf eine und dieselbe Firma als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, resp. bei aus Preussen stammenden Sendungen von der Bahnanstalt beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, spätestens bis 31. März 1891	Bei in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				Dombrau						a) 63·2 b) 64·3 c) 66·7				
				Karwin						a) 62 7 b) 63·8 c) 66·2				
				II. Oderberg trans.						a) 62·2 b) 63·3 c) 65·9				
				Dombrau						a) 60 1 b) 61·2 c) 63·8				
				Karwin						a) 59·6 b) 60·7 c) 63·3				
				III. Oderberg trans.						a) 60·2 b) 61·3 c) 63·5				
				Dombrau						a) 58·2 b) 59·2 c) 61·4				
				Karwin						a) 57·6 b) 58 7 c) 60·9 kr.				
				via Ruttka										
165	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralkohle, Steinkohle und Briquetts	a) Oderberg trans.	Budapest und Kőbánya, Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann die zwischen Palota und Kőbálkut (beide incl. gelegenen Stationen	**Minimalquantum ad a) 5000 Tonnen, ad b) 10000 Tonnen, ad c) bezüglich der K.O.B. 25000 Tonnen, bezüglich der St.E.G. 15000 Tonnen.** Tarifmässige Bestimmungen. Die bedungenen Minimalquantitäten bilden bezüglich der Kaschau-Oderberger Eisenbahn über die Routen via Ruttka und Zsolna ein Quantum, und werden somit die über beide Routen verfrachteten Quantitäten zusammengerechnet. In die stipulirten Minimalquantitäten werden auch jene Sendungen eingerechnet, welche via Zsolna nach über Budapest hinaus gelegenen Stationen verfrachtet werden	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Oesterr.-Ung. bezw. Oesterr.-Ungar.-Oberschl. Kohlenverkehr via Zsolna	Variirt	kr. a) 65·5	Variirt	Im Rückvergütungswege	Auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, resp. bei aus Preussen stammenden Sendungen von der Bahnanstalt beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bis spätestens Ende März 1891	Bei in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				Dombrau						63·2				
				Karwin						62·7				
				b) Oderberg trans.						b) 62·2				
				Dombrau						60·1				
				Karwin						59·6				
				c) Oderberg trans.						c) 60·2				
				Dombrau						58·2				
				Karwin						57·6				
				via Zsolna										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
166	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Mineralkohle und Coaks	Oderberg transit Dombrau Karwin	Ruttka	Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der kgl. ungar. Staatsbahnen bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1890	Localtarif		16·86 15·11 14·70 *)		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis 31. März 1891	Bei den in Oderberg von Deutschland eintretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet

*) Gulden Noten pro Wagen, insoferne in einem solchen höchstens 11·3 Tonnen verladen sind, das dieses Gewicht übersteigende Quantum wird zu dem nach 11·3 Tonnen auf 100 kg reducirten Satze berechnet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
167	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Mineralkohle und Coaks	Oderberg transit Dombrau Karwin	Zsolna	Die Transporte müssen zum Regiegebrauche der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen die Bestimmungen des A.T.I.	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1890	Localtarif		14·02 12·27 11·73 *)		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis 31. März 1891	Bei den in Oderberg von Deutschland eintretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet

*) Gulden Noten pro Wagen, insoferne höchstens 11·3 Tonnen verladen sind, das dieses Gewicht übersteigende Quantum wird zu dem nach 11·3 Tonnen auf 100 kg reducirten Satze berechnet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
168	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Mineralkohle und Coaks	Karwin	Kassa	Diese Begünstigung wird nur auf ein **Maximal-Jahres-Quantum von 4200 Tonnen** angewendet. Die Transporte müssen zum Regiegebrauche der Ungar. Nordostbahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die Ungar. Nordostbahn, resp. ein Organ derselben als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen die Bedingungen des Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1890	Localtarif		47·03 *)		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis 31. März 1891	

*) Gulden Noten pro Wagen, insoferne in einem solchen höchstens 11·3 Tonnen verladen sind, das dieses Gewicht übersteigendo Quantum wird zu dem nach 11·3 Tonnen auf 100 kg reducirten Satze berechnet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
169	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralkohle und Coaks	Karwin Dombrau	Zwardon transit	**Minimalquantum 2500 Tonnen.** Nur für Sendungen nach galizischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen von Zwardon bis Chyzow (excl.), dann von Neu-Sandez bis Piwnicza (incl.). Begünstigte Partei als Aufgeber. Bezahlung der Wagentragfähigkeit. Im Uebrigen gelten die einschlägigen tarifarischen Bestimmungen. Insoferne diese Frachtsätze in die directen Tarife bereits eingerechnet sind, entfällt jede Bonification	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Mähr.-Schles.-Galizischer Kohlenverkehr	Variirt	kr. 13·2 18·8	Variirt	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, längstens bis Ende März 1891	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
170	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Oderberg trs.	Zsolna transit Ruttka transit	**Minimalquantum 2000 t** Begünstigte Partei als Aufgeber. Sendungen müssen nach Rumänien bestimmt sein. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Localtarif		15·11 18·17		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, bis Ende März 1891	Bei in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				Dombrau	Zsolna transit Ruttka transit					13·21 16·27				
				Karwin	Zsolna transit Ruttka transit					12·61 15·87 fl. Noten *)				

*) pro Wagen, insoferne in einem solchen höchstens 11·3 t verladen sind, das dieses Gewicht nicht übersteigende Quantum wird zu dem nach 11·3 t auf 100 kg reducirten Satze berechnet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
171	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle	Karwin	Agram (Zágráb)	**Minimalquantum 2000 t** Zahlung der Fracht nach der Tragfähigkeit des Wagens, in minimo aber nach 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Verzicht auf Routenvorschrift	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Local-, resp. Verbandtarife	149·9 kr.	101·1 kr.	48·8 kr.	Im Rückvergütungswege, event. nach Erlag einer zu vereinbarenden entsprechenden Caution im Kartirungswege	Auf Grund der bis Ende März 1891 einzusendenden Original-Aufgabs-Recepisse, auf denen eine und dieselbe Partei als Aufgeber zu erscheinen hat	
172	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Roheisen	Vajda-Hunyad Tiszolcz	Oderberg trs. (für Deutschland oder darüber hinaus)	Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. In diesen Frachtsätzen ist die laut Punkt III, § VIII, des Localtarifes der kgl. ungar. Staatsbahnen einzuhebende separate Manipulationsgebühr bereits inbegriffen	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1890	Local-, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband		kr. 113·0 55·6		Im Kartirungswege		
				Vajda-Hunyad	Oderberg transit und Granica transit (für Russisch Polen)					113·0 133·1				
173	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Schwefelkies	Margitfalu	Oderberg transit, resp. Zsolna	**Minimalquantum pro anno 10000 t | 5000 t** In den Frachtbriefen, auf welchen die begünstigte Partei als Aufgeber zu erscheinen hat, ist eine Routenvorschrift untersagt. Bei sowohl via Oderberg als via Zsolna instradirenden Relationen kann die Ausgleichung der aus der vorschriftsmässigen Instradirung eventuell im Gesammtsatze auf der einen gegenüber der anderen Route entstehenden Differenz von der Partei nicht beansprucht werden. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes II der K.O.B. Insoferne gleiche oder niedrigere Einheitssätze bereits officiell angewendet wurden, findet eine Bonification selbstverständlich nicht statt, die betreffenden Sendungen werden jedoch in das Minimalquantum eingerechnet	Vom 1. Jänner 1890 bis Ende 1890	Localtarif	Variirt	0·140 kr. Noten ö. W.*) 0·135 kr. Noten ö. W.*)		Im Rückvergütungswege	Gegen spätestens bis Ende März 1891 in Begleitung einer detaillirten Consignation vorzulegende Original-Aufgabs-Recepisse, auf denen eine und dieselbe Partei als Aufgeber genannt zu sein hat	Bei Sendungen, die in Oderberg nach Deutschland übergehen, wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg gerechnet

*) pro Meter-Centner und 1 km plus bei Sendungen nach Pressburg 2 kr. Mgb. pro Meter-Centner und der jeweiligen Transportsteuer. In allen anderen Relationen nur plus der Transportsteuer.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
174	Kaschau-Oderberger Bahn		Kartoffel	Für die gesammte Linie Kaschau-Oderberg		Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht. Das Ein- und Ausladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens Ende 1890	Localgütertarif der publicirenden Bahnen	Frachtsätze der Classe C	Auf eine Entfernung von 1—100 km der Einheitssatz von 0·13 kr. pro 100 kg und 1 km, für die folgenden 101—200 km der Einheitssatz von 0·11 kr. pro 100 kg und 1 km, für die weiteren Kilometer über 200 km der Einheitssatz von 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km. Hiezu pro 100 kg 2 kr. Mgb. und hinsichtlich der ungarischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die entfallende 5 pCt. Steuer	Variirt	Im Kartirungswege		
175	Böhmischen Westbahn		Eisen, roh, bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Rokycan	Prag	Bestimmung der Transporte nach Stationen der Strecke Pilsen (excl.)-Budweis und darüber	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Localgütertarif	kr. 26·1	kr. 22·4	kr. 3·7	Im Kartirungswege		
				Rokycan	Pilsen transit				9·5	6·0	3·5			
				Prag transit	Königshof	Herkunft der Sendungen von Wittkowitz, M.-Ostrau und Schönbrunn			14·4	10·92	3·48			
176	Böhmischen Westbahn		Steinkohle	Rokycan	Königshof	**Auflieferung eines Minimalquantums von 6000 Tonnen** Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Frachtzahlung für mindestens die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen. Definitive Bestimmung der Transporte für die Werksanlagen der Böhm. Montangesellschaft in Königshof, Althütten und Pürglitz	Ais Ende December 1890	Localgütertarif	kr. ö. W. 16·0*)	kr. ö. W. 14·0	kr. ö. W. 2·0	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeber und die Werksanlagen der Böhm. Montangesellschaft in Königshof, Althütten und Pürglitz als Empfänger lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, innerhalb 4 Wochen nach Ablauf dieser Begünstigung	*) Kartirungsfrachtsätze, publicirt im Verordnungs-Blatt Nr. 142 ex 1889, sub fortl. Nr. 2715 u. 2752
				Rokycan	Beraun transit				16·0*)	15·0	1·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
177	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadezucker	Poček	Annathal-Rothau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis aber Ende December 1890	Ausnahmetarif für Raffinadezucker vom 1. Jänner 1889	136·6	131·7	4·9	Im Kartirungswege		
					Carlsbad				116·1	111·7	4·4			
					Chodau				121·6	116·7	4·9			
					Davidsthal				128·1	123·7	4·4			
					Elbogen-Neusattel				123·6	119·2	4·4			
					Falkenau a. E.				127·6	122·7	4·9			
					Hauenstein-Warta				102·1	97·7	4·4			
					Kaaden-Brunnersdorf				92·1	87·7	4·4			
					Klingenthal				142·1	137·7	4·4			
					Klösterle				95·6	91·2	4·4			
					Komotau A.T.E. B.E.B.				91·6	79 2	12·4			
					Krima-Neudorf				107·6	97·7	9·9			
					Neudau				112·1	107·2	4·9			
					Ober-Graslitz				139·6	135·2	4·4			
					Pressnitz-Reischdorf				113·6	103·7	9·9			
					Fürstein				99·1	94·7	4·4			
					Reitzenhain				115·1	104·7	10·4			
					Schlackenwerth				108·1	103·7	4·4			
					Schmiedeberg				120·6	110·7	9·9			
					Unter-Graslitz				138·1	133·7	4·4			
					Weipert				127·1	117·2	9·9			
					Welchau-Wickwitz				105·1	100·7	4·4			
					Zieditz				129·1	124·7	4·4			
									kr.	kr.	kr.			
178	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Lužez	Jensovic trs.	In vollen Wagenladungen bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif, Theil II, Heft 4	8·0	5·2	2·8	Im Kartirungswege		
					Aussig				38·8	36·0	2·8			
					Schönpriesen				39·6	36·8	2·8			
179	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Melassefässer, leer retour- oder zur Füllung gehende, mit weniger als 1·3 Meter Durchmesser der Bodenfläche	Lieben St.E.G. od. Oe.N.W.B.	a) Nagy-Surány b) Nagy-Tapolcsány c) Nagy-Szombat	Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife, resp. Oesterr.-Ungar. Verbandstarife	Verschieden	zugestandener Frachtsatz in Kreuzern pro 100 kg: a) 112·5 b) 125·5 c) 103·6		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse und der correspondirenden Original-Frachtbriefe über den Transport der Fässer im gefüllten Zustande in umgekehrter Richtung, spätestens bis Ende März 1891	
				Kolin St.E.G. od. Oe.N.W.B.						a) 102·3 b) 115·3 c) 93·4				
				Raitz						a) 73·3 b) 86·3 c) 64·4				
				Brünn						a) 67·5 b) 80·5 c) 58·6				
				Grussbach-Schönau						a) 54·9 b) 67·9 c) 46·0				
				Chrudim						a) 112·5 b) 125·5 c) 103·6				
				Smiřic						a) 114·5 b) 127·5 c) 105·6				
				Lieben St.E.G. od. Oe.N.W.B.	Ács				Keine directen Frachtsätze	113·6		Im Kartirungswege		
				Kolin St.E.G. od. Oe.N.W.B.						113·6				
				Cernožic						122·9				
			Melasse	Ács	Lieben St.E.G. od. Oe.N.W.B.	Zahlung der Fracht für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe B allgem. giltigen Tarifbestimmungen				103·0				
					Kolin St.E.G. od. Oe.N.W.B.					103·0				
					Cernožic					112·3				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
180	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thon- und Steinzeugröhren, Chamottewaaren und Chamotteziegel	Znaim St.E.G. u. Oe.N.W.B.	Budapest St.E.G., Josefstadt, Donauuferbahnhof, Communallagerhäuser, Kelenföld, Südbahnhof und Lipótváros	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife, resp. Oesterr.-Ungar. Verbandstarife	kr. 78·7	kr. 67·0	kr. 11·7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Eger	Budapest St.E.G., Josefstadt, Donauuferbahnhof, Kelenföld, Südbahnhof, Lipótváros und Rákos trs.				123·0	106·8	16·2			
				Pilsen					112·4	94·2	18·2			
181	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Poprad-Felka	Segengottes	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	Kein directer Frachtsatz	88·0 kr.		Im Kartirungswege		Bildet bezüglich der K.O.B. keine Begünstigung
182	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt, Schönfeld, Karbitz, Mariaschein, Teplitz, Ullersdorf, Dux und Dux-Ladowitz, Brüx A.T.E. und k.k.St.B., Triebschitz, Holtschitz-Seestadtl, Tschochau-Hlinai, Schwaz-Kuttowitz und Bilin k.k.St.B. via Aussig	Lieben St.E.G.	**2500 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1890 bis Ende December 1890 / Bis Ende März 1890	Kartirungsfrachtsätze, publicirt im Verordnungs-Blatt Nr. 146, ex 1889, Post 3109	Verschieden		kr. 5·0 / 3·0	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
183	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte	Györ (Raab) U.St.B. und R.Oe.E.E.	Kemmelbach-Ybbs	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Südwest-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	kr. 74·4	kr. 66·0	kr. 8·4	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
					Kleinmünchen				89·7	78·0	11·7			
					Linz				90·9	78·0	12·9			
					Mauthausen				87·5	76·0	11·5			
					Melk				69·4	61·0	8·4			
					Pöchlarn				71·6	61·0	10·6			
184	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Graphit der Classe B	Kanitz-Eibenschitz	Budapest St.E.G., Donauuferbahnhof, Josefstadt, Lipótváros, Kelenföld, und Südbahnhof	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Local-, resp. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	100·7 kr.	88·7 kr.	12·0 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
185	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												
186														

Refactie-Tabelle I

für den Frachtgüter-Verkehr **Wien-Ungarn** und **vice versa,** giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1890.

Von oder nach Wien-Staatsbahnhof loco, Nordbahnhof loco, Nordwestbahnhof loco, Westbahnhof loco und transit (für Stationen von Wien bis Salzburg, Passau und Simbach, dann von Klein-Reifling (excl.) bis Amstetten und St. Valentin), Wien Südbahnhof (Matzleinsdorf) loco, Wien-Aspangbahnhof loco, Wien-Donauquaibahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen, dann Stadlau loco, Floridsdorf loco und Nussdorf loco und transit.

A.

Nach oder von Budapest St.E.G., Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Lipótváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-Südbahnhof, Promontor, Budafok, Tétény und Palota, ferner nach den Stationen der verstaatlichten Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn von Érd-Rétszilas bis Szegszárd.

Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 kg	
Vom Frachtsatze der Classe I	66·5
„ „ „ „ II	25·5
„ „ für sperrige Güter	41·6
„ „ der Classe A	25·6
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen	27·6
Vom Frachtsatze der Classe B	14·0
„ „ „ „ C	10·1
„ „ des Specialtarifes 2	10·1
Bei Gütern der Classe A, B und C in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	51·7

B.

1. Nach oder von den Stationen des Centralnetzes der kgl. Ungar. Staatsbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen, sowie nach Kaschau (kgl. U. St. B. und K. O. B.), exclusive der Stationen Budaörs bis Bruck a. d. L., von Villány bis Dálja-Sziszek und Jánoshegy bis Ruttka, Stationen der verstaatlichten Ungar. Westbahn, ferner der übrigen Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn;

2. nach oder von den unterhalb Budapest gelegenen Stationen der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 kg	
Vom Frachtsatze der Classe I	61·5
„ „ „ „ II	20·0
„ „ für sperrige Güter	36·1
„ „ der Classe A	21·6
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen	23 6
Vom Frachtsatze der Classe B	10·0
„ „ „ „ C	6 0
„ „ des Specialtarifes 2	6 0
Bei Gütern der Classe A, B und C in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	46·2

Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend sub *a)* und *b)* angeführten Refactien, welche auf die bestehenden officiellen Frachtsätze Anwendung finden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Orig.-Aufgabs-Recepisse (resp. in den Fällen 2 c und e auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen und längstens bis Ende Mai 1891 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Für die in den Monaten Jänner und Februar 1890 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom März bis November 1890 ein dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung als expedirt nachgewiesen wird, wie in den erstgenannten zwei Wintermonaten.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Lebende Thiere, frisches Obst, frisches Gemüse aller Art, Fässer, leer, gebraucht, Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, Zucker, Wein, ferner feuergefährliche und explodirbare Güter, beladene und leere Möbelwagen.

b) Sendungen, welche an Dienstesstellen der betheiligten Bahnverwaltungen adressirt sind.

c) Alle Güter, für welche ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahmstarifsätze berechnet werden, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufgabs-Recepissen noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen, deren Frachtbriefe Routenvorschreibungen enthalten.

e) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufgabs-Recepissen auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c und e vorzulegenden Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Refactie-Tabelle II

für den Frachtgüter-Verkehr zwischen **österreichischen** und **ungarischen Stationen,** giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1890.

Von den österr. Stationen des österr.-ungar. Verbandtarifes, Theil II, Heft I, sowie dazwischen liegenden Stationen, dann von den Stationen von Gerasdorf bis Brünn (loco und transit) und von Jedlesee bis Znaim.

A.

Nach Budapest St. E. G., Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Lipótváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-Südbahnhof, Promontor, Tétény, Budafok, Palota und nach den Stationen der verstaatlichten Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn von Érd-Rétszilas bis Szegszárd und vice versa.

Refactie in Kreuzern ö. W. Noten pro 100 kg	
Vom Frachtsatze der Classe I	66 5
„ „ „ „ II	25·5
„ „ für sperrige Güter	41·6
„ „ der Classe A	25·6
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen	27·6
Vom Frachtsatze der Classe B	14·0
„ „ „ „ C	10·1
„ „ des Specialtarifes 2	10·1
Bei Gütern der Classe A, B und C in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	51·7

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

187 — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

B.

1. Nach den Stationen des Centralnetzes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen (die Ungar. Nordostbahn jedoch nur rücksichtlich der Strecke Nagy-Károly—Haláp und der Szilágyságer Localbahn) und vice versa; jedoch exclusive:

a) der Stationen von Nyiregyháza bis Csany im Verkehre mit der Strecke Stefanau-Triebitz;

b) der Stationen von Salgó-Tarján bis Végles-Szalatna und Fülek bis Sajó-Szt. Peter, einschliesslich der Flügelbahnen, im Verkehre mit den Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nördlich und westlich von Brünn (incl.); dann Stationen der k. k. priv. österr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nördlich von Znaim (excl.); den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nördlich von Sobéslau (incl.), nördlich von Protivin (excl.) und nördlich von Eisenstein (incl.) und den Stationen sämmtlicher an vorstehenden Linien anschliessenden böhmischen Eisenbahnen, jedoch excl. der Station Pilsen (k. k. öst. St.B. und B.W.B.);

c) der Stationen von Budaörs bis Bruck a. d. L., von Villány bis Dálja-Sziszek und von Zólyom bis Ruttka (incl. der Flügelbahn nach Zólyom-Brezó), der Stationen der verstaatlichten Ungar. Westbahn, sowie Kaschau, sämmtlicher Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn, der Nyiregyháza-Mátészalkaer Localbahn und der oben nicht genannten Stationen der Ungar. Nordostbahn rücksichtlich des Gesammtverkehres.

2. Nach den unterhalb Budapest gelegenen Stationen der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und vice versa.

	Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 kg
Vom Frachtsatze der Classe I	61·5
„ „ „ „ II	20·0
„ „ für sperrige Güter	36·1
„ „ der Classe A	21·6
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen . .	23·6
Vom Frachtsatze der Classe B	10·0
„ „ „ „ C	6·0
„ „ des Specialtarifes 2 . . .	6·0
Bei Gütern der Classe A, B und C in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	46·2

Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend sub A) und B) angeführten Refactien, welche auf die bestehenden officiellen Frachtsätze Anwendung finden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Orig.-Aufgabs-Recepisse (resp. in den Fällen 2 c und e auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen und längstens bis Ende Mai 1891 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Für die in den Monaten Jänner und Februar 1890 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom März bis November 1890 ein dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung als expedirt nachgewiesen wird, wie in den erstgenannten zwei Wintermonaten.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Lebende Thiere, frisches Obst, frisches Gemüse aller Art, Fässer, leer, gebraucht, Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, Zucker, ferner feuergefährliche und explodirbare Güter, beladene und leere Möbelwagen.

b) Sendungen, welche an Dienststellen der betheiligten Bahnverwaltungen adressirt sind.

c) Alle Güter, für welche ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahmstarifsätze berechnet werden, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufgabs-Recepissen noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen, deren Frachtbriefe Routenvorschreibungen enthalten.

e) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufgabs-Recepissen auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c und e vorzulegenden Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

188

Refactie-Tabelle III

für den Frachtgüter-Verkehr von **Nordbahnstationen** nach **Ungarn** und **vice versa**, giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1890.

Von den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn (exclusive Wien, Floridsdorf, Brünn, Troppau, Jägerndorf und Ziegenhals, ferner exclusive der nördlich von Stauding, bezw. von Gross-Kuntschitz gelegenen Stationen.)

A.

Nach Budapest St.E.G., Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Lipótváros, Budapest-Kelenföld, Budapest Südbahnhof, Promontor, Tétény, Budafok, Palota und nach den Stationen der verstaatlichten Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn von Érd-Rétszilas bis Szegszárd und vice versa.

	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn südlich von Bisenz-Pisek	Bisenz-Pisek (St.E.G. und K.F.N.B.), Hradisch (K.F.N.B.), Ung.-Hradisch (St.E.G.) u. nördlich hievon gelegen. Stationen der Kaiser Ferd.-Nordbahn
	Refactie in Kreuzern ö. W. Noten pro 100 kg	
Vom Frachtsatze der Classe I	47·—	24·—
„ „ „ „ II	24 —	3·—
„ „ für sperrige Güter	32·—	24·—
„ „ der Classe A	22·—	10·—
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen . .	24·—	12·—
Vom Frachtsatze der Classe B	12·—	8·—
„ „ „ „ C	8·—	8·—
Bei Gütern der Classe A, B und C in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	44·—	12·5

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
189	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	(siehe unten B.)											
190	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier aller Art und Holzstoffpappe in Sendungen von 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Leobersdorf	Passau	Die Sendungen müssen via St. Pölten-Passau nach Holland-Belgien, bezw. England bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	108·3 kr.	102 Mkpf.	44 pCt.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	
191	K. k. General Direction der österr. Staatsbahnen		Lehm	Zliv	Inzersdorf (Abzweigung des Industriegeleises der Wienerberger Ziegelfabriks- u. Baugesellschaft)	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	47·8	38 8	9·0	Im Kartirungswege		
			Feuerfeste Steine und feuerfester Mortel		Klein-Schwechat				44·8	40·5	4·3			

B.

1. Nach den von Hatvan und Debreczen südlich gelegenen Stationen des Centralnetzes der königl. ungar. Staatsbahnen und deren Anschlussbahnen, inclusive der Stationen Kunhegyes und Kenderes der Mátraer Localbahn und vice versa; exclusive der Stationen von Budaörs bis Bruck a. d. L., und von Villány bis Dálja-Sziszek, der Stationen der verstaatlichten ungarischen Westbahn, ferner der übrigen Stationen der Mátraer Localbahn, sowie der Stationen der k. k. Bosna-Bahn und sämmtlicher Stationen der Localbahn Vinkovce-Brčka;

2. nach den unterhalb Budapest gelegenen Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und vice versa.

	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn südlich von Bisenz-Pisek	Bisenz-Pisek (St.E.G. und K.F.N.B.), Hradisch (K.F.N.B.), Ungar.-Hradisch (St.E.G.) und nördlich hievon gelegenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
	Refactie in Kreuzern ö. W. Noten pro 100 kg	
Vom Frachtsatze der Classe I	46·—	23·—
" " " " II	23·—	2·—
" " für sperrige Güter	31·—	23·—
" " der Classe A	21·—	9·—
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen	23·—	11·—
Vom Frachtsatze der Classe B	11·—	7·—
" " " " C	7·—	7·—
Bei Gütern der Classe A, B und C in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	43·—	11·5

Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend sub *a*) und *b*) angeführten Refactien, welche auf die bestehenden officiellen Frachtsätze Anwendung finden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse (resp. in den Fällen 2*c* und *e* auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen und längstens bis Ende Mai 1891 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Für die in den Monaten Jänner und Februar 1890 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom März bis November 1890 ein dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung als expedirt nachgewiesen wird, wie in den erstgenannten zwei Wintermonaten.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Lebende Thiere, frisches Obst, frisches Gemüse aller Art, Fässer, leer, gebraucht, Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, Zucker, ferner feuergefährliche und explodirbare Güter, beladene und leere Möbelwagen.

b) Sendungen, welche an Dienststellen der betheiligten Bahnverwaltungen adressirt sind.

c) Alle Güter, für welche ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahmstarifsätze berechnet werden, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufgabs-Recepissen noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

d) Sendungen, deren Frachtbriefe Routenvorschreibungen enthalten.

e) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufgabs-Recepissen auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 *c* und *e* vorzulegenden Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
192	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohkupfer	Eger		Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen von Hellstädt stammen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Triestinghof				158·0	113·0	45·0			
					Oed				164·2	118·8	45·4			
					Waldegg				163·6	118·8	44·8			
					Reichramming				134·0	110·7	23·3			
					Weissenbach a. d. Triesting				156·2	116·0	40·2			
					Leoben loco und transit				166·8	141·0	25·8			
193	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art	Bojan	Czernowitz	**Aufgabe eines Maximal-Frachtquantums von 70 Wagenladungen (à 10 t).** Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Erdäpfel und Kleie von Bojan nach Czernowitz. Ein etwaiges Mehrquantum dieser Artikel wird zu den tarifmässigen Frachtsätzen berechnet. Unterlassung jeglicher Achsverfrachtung zwischen Bojan und Czernowitz während der ganzen Begünstigungsdauer	Bis zum 31. December 1890	Localtarife	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg: 20·6 kr.	11·0 kr.	9·6 kr.	Im Kartirungswege		
				und umgekehrt					Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen: 23·8 kr.	14·0 kr.	9·8 kr.			
194	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) transit	Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit	Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Fuhrzeuge	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	kr. ö.W. 101·4	kr. ö.W. 97·0*)	kr. ö.W. 4·4	Im Kartirungswege		*) Excl. der Mgb. bei der Aufgabe in Prag (Smichow) und bei der Abgabe in Wien S.B. (Matzleinsdorf)
					Wien K.F.J.B.				92·2		—			
					Wien K.F.N.B. Oe.N.W. St.E.G.				97·4	92·2*)	5·2			
195	K.k.St.B.		Kohle	Trupschitz	Potschehrad transit	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 8·6	kr. 6·0	kr. 2·6	Im Kartirungswege		
					Wurzmes transit				6·2	4·2	2.0			
196	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Buschtěhrad, Duby, Kladno alt, Neu-Kladno, Wejhybka	Zditz via Rakonitz	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen. Routenvorschrift nicht zulässig	Vom 10 Jänner 1890 bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif	32·8 kr.	29·6 kr.	3·2 kr.	Im Kartirungswege		
197	K.k.St.B.		Kohle	Zeltweg	Knittelfeld	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 4·8	kr. 3·0	kr. 1·8	Im Kartirungswege		
				Judenburg					6·5	4·7	1·8			
				Judenburg	St. Michael				11·4	10·4	1·0			
198	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Porzellan, Fayence aller Art und Steingutwaaren	Das im Verordnungs-Blatt Nr. 146 vom 14. December 1889, sub Post 3052, publicirte Zugeständniss für Porzellan, Fayence aller Art und Steingutwaaren von Eger und Carlsbad nach Budapest St.E.G., Donauufer-Frachtenbahnhof-Josefstadt-Kelenföld-Südbahn- und Palota gilt unter den gleichen Bedingungen auch für solche Transporte nach Budapest-Lipotváros.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
199	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft Wien	Bau- und Werkholz, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen und Fassdauben	Wolfsberg	Triest S.B.	Für Hölzer bis zu einer Wagenlänge bei Frachtzahlung für mindestens 10 Tonnen pro verwendeten Wagen. Für Hölzer über eine Wagenlänge bei Frachtzahlung für mindestens 20 Tonnen pro Ladung, wobei für jeden über zwei Wagen eventuell verwendeten weiteren Wagen eine Gebühr von 8·0 pro Wagen und Kilometer zur Berechnung gelangt. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Bestimmungen der einschlägigen Tarife	Vom 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Variabel	kr. 68·0	Variabel	Im Kartirungswege		
				St. Stefan						68·0				
				St. Andrä						68·0				
				St. Paul						68·0				
				Ettendorf						68·0				
				Lavamünd						68·0				
				Wolfsberg	Fiume					77·5				
				St. Stefan						76·2				
				St. Andrä						74·9				
				St. Paul						73·2				
				Ettendorf						71·0				
				Lavamünd						70 3				
200	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Würfelzucker	Schönpriesen St.E.G.	Komotau loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Theil II, Heft 3, und Theil II, Heft 3a des Oesterr. Verbandtarifes vom 1. Jänner 1888, sammt Nachträgen	Kreuzer ö. W. 40 0	35·5	4·5	Im Kartirungswege		
					Komotau transito für Sendungen nach Stationen der B.E.B.-Strecken Komotau-Eger-Franzensbad-Reitzenhain-Weipert-Klingenthal, excl. Eger und Franzensbad und excl. der Strecke Komotau-Saaz-Prag	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			40·0	33 5	6·5	Im Kartirungswege		
					Eger (loco und transito)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			100·5	a) 83·7 b) 66·3	16·8 34 2	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recep., auf d. Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, ohne Refactiestempel, vierteljähr. b. d. A.T.E. einzubringen.	
					Franzensbad (loco und transito)				100·0	a) 83·7 b) 66 3	16·3 33 7			
201	Böhmischen Nordbahn		Schotter	Kojetic-Grossdorf	Vrutic	Auflieferung eines Minimalquantums von mindest. 1000 Tonnen. Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis längstens 31. März 1890	Localtarif	8 5 kr. *)	7·5 kr.	1 0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Orig.-Frachtbriefe, auf welchen bestätigt sein muss, dass der Schotter zum Neubau der Strasse nach Mečeříž verwendet wurde	*) Kartirungsfrachtsatz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
202	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohle, bei Aufgabe als Frachtgut	Buschtěhrad, Duby, Kladno (alt), Neukladno, Wejhybka, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Sachsen und Norddeutschland	**Minimal-Verfrachtungsquantum von 6000 t von einem Versender** Einhaltung der Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1890	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif vom 1. Jänner 1888 und Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif vom 1. Juli 1888 sammt Nachträgen und Anhang	Frachtsätze für Buschtěhrad, Duby, Kladno (alt), Neukladno, Wejhybka laut vorgenannter Tarife	Frachtsätze für Lužna-Lischan laut vorgenannter Tarife mehr 4 Mark pro 10000 kg, beziehungsweise bei Voitersreuth mehr 2·4 fl. für 10000 kg	Unterschied zwischen den Frachtsätzen für Buschtěhrad, Duby, Kladno (alt), Neukladno, Wejhybka und den um 4 Mark, beziehungsweise 2·4 fl. ö. W. pro 10000 kg erhöhten Frachtsätzen für Lužna-Lischan laut vorgenannter Tarife	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsscheine, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis längstens Ende Februar 1891; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer Bedingung erlischt jeder Refactieanspruch
203	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohlen, bei Aufgabe als Frachtgut	Buschtěhrad, Duby, Kladno (alt), Neukladno, Wejhybka, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Eger Franzensbad Tirschnitz Mostau-Nebanitz Königsberg-M.-Kulm Dassnitz Zieditz Falkenau a/E. Klingenthal Ober-Graslitz Unter-Graslitz Annathal-Rothau Bleistadt Hartenberg Davidsthal Weipert Schmiedeberg Kupferberg Raitzenhain Sebastiansberg Krima-Neudorf	Aufgabe voller Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung für mindestens die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Einhaltung der Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens 31. December 1890	Localfrachtentarife der Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	Kreuzer 36·1 36·1 35·7 35·3 34·9 34·3 33·5 33·2 36·1 35·7 35·5 35·3 34·6 34·1 33·3 33·1 31·6 30·4 30·2 29·3 28·5	32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·2 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 30·0 30·0 30·0 27·6 27·6 27·6	3·5 3·5 3·1 2·7 2·3 1·7 0·9 0·6 3·5 3·1 2·9 2·7 2·0 1·5 0·7 3·1 1·6 0·4 2·6 1·7 0·9	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsscheine, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1891; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer Bedingung erlischt jeder Refactieanspruch
204	**Böhmischen Commercialbahnen**		Ziegel, Mauer- und Dachziegel etc. (siehe Nomenclatur Pos. 630 des Theiles I)	Gutwasser	Wostromeř loco und transit	**Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 Wagen** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Ausnahmetarif vom 15. August 1884	5·2 kr. ö. W.	3·6 kr. ö. W.	1·6 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1891	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
205	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Jaroslau-Sokal	Getreide		Lubaczów	Bezug eines Minimalquantums von 100 Waggons à 10 Tonnen oder Frachtzahlung hiefür und Nachweis, dass aus dem bezogenen Getreidequantum mindestens 70 pCt. Mehl in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen bis spätestens Ende 1890 nach Jaroslau und darüber verfrachtet wurden	Ab 1. Jänner 1890 bis Ende August 1890	Localverkehr	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das contrahirende Mühlenetablissement als Empfanger lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für den Bezug des bedungenen Quantums Getreide; dann gegen Vorlage der auf das contrahirende Mühlenetablissement als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für den Versandt des bedungenen Quantum Mehles, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel der eigenen Bahn tragen dürfen, und die bis spätestens Ende März 1891 zur Refactie-Liquidirung einzureichen sind	
				Podwołoczyska transito					100·4	77·8	22 6			
				Podwołoczyska loco					102 4	77 8	24 6			
				Bogdanówka					100·6	75 8	24·8			
				Maximówka					98·4	73 6	24·8			
				Borki wielki					95·0	70·2	24·8			
				Tarnopol					92·2	67·4	24·8			
				Jezierna					89·6	62·4	27 2			
				Zborow					87·6	59·0	28·6			
				Złoczów					84·3	54·6	29·7			
				Brody transito					80·8	58·0	22·8			
				Brody loco					86·9	58 0	28·9			
				Zablotce					84·9	55 4	29·5			
				Ozydow					83·3	52·8	30 5			
				Krasne					81·3	49·6	31·7			
				Zadworze					77·6	46·8	30·8			
				Barszowice					73·9	44·2	29·7			
				Lemberg p. z.					68·8	40·8	28·0			
				Lemberg C.B.					66·4	39·4	27·0			
				Sokal					40·6	28 6	12·0			
				Krystynopol					38·7	26 7	12·0			
				Ostrów					37 2	25 2	12·0			
				Zużel					34·8	22·8	12·0			
				Bełz					34·2	22·2	12·0			
				Korczów					30·0	18·0	12 0			
				Uhnów					27·9	16·6	11·3			
				Huta zielona					19 2	11·6	7·6			
				Weschrata					17·2	10·6	6·6			
				Horyniec					11·6	7·8	3·8			
				Basznia					8·4	6·2	2·2			
				Oleszyce					7 2	5·6	1·6			
				Nowa grobla					10·0	7 0	3·0			
				Bobrówka					14·8	9·4	5·4			
				Surochów					18·0	11·0	7·0			
				Jaroslau					21·6	12·8	8·8			
20	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Roheisen	Vordernberg	Ternitz	**Bei Expedition eines Minimalquantums von 200 Waggons.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens dieser Sendungen sind die Bestimmungen des Specialtarifes der Leoben-Vordernberger Bahn für Roheisen, bezw. der Serie XIII des Südbahn-Tarifes massgebend	Bis Ende December 1890	Localtarife der Leoben-Vordernberger und der Südbahn	40	34	6	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Payerbach				38	34	4			
					Store				50	44	6			
									kr. N. excl. Mgb.		kr N.			
207	Südbahn-Gesellschaft		Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Barcs	Kufstein mit der Bestimmung nach Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen excl. der Bayer.-Württemberg.- und Bayer.-Badischen Uebergangsstationen, ferner mit Ausnahme derjenigen bayer. Stationen, nach welchen im Verkehre mit Barcs laut Reexpeditionstabelle im Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-ungar.-bayer. Verbande die Einlagerung und Reexpedition in Marburg nicht gestattet ist	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Transporte müssen per Schiff via Drauek nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, wo die Einlagerung im Verkehre mit Barcs zulässig ist, im Oesterr.-ungar.-bayerischen Verkehre direct abgefertigt werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für Getreide im Oesterr.-ungar.-bayerischen Eisenbahnverband	Verschieden	Mark 1·86 incl. der 5percentigen ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse über die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdocumente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Sendungen geniessen auch die im Verordnungs-Blatt Nr. 152 vom 31. December 1889, sub Post 3550, vorgesehene, bezw. die ab 1. Juli 1890 allfällig wieder zu bewilligende Acquisitions-Provision, soferne die diesbezüglich bedungenen, resp. ab 1. Juli 1890 die s. Z. allfällig zu bedingenden Minimal-Quantitäten aufgeliefert werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
208	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Diverse Artikel	Diversen Stationen	Laube, resp. Tetschen / Bodenbach — Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Aussig Landungsplatz und Dresden-Elbkai und vice versa	Bei Erfüllung der in den Elbeumschlagstarifen Nordwestböhmen-Laube vom 15. Mai 1888, Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen vom 15. Juni, bezw. 1. August 1888, Galizien-Laube, Galizien-Dresden-Elbkai, Galizien-Aussig-Landungsplatz vom 1. März 1886 und Südwestrussland-Laube, sowie Südwestrussland-Dresden-Elbkai vom 15. August 1886, resp. in den bezüglichen Nachträgen zu diesen Tarifen unter „Ausnahmetarife, welche im Reclamationswege Anwendung finden" angegebenen Bedingungen und Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Elbeumschlagstarif Nordwestböhmen-Laube vom 15. Mai 1888 „ Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen vom 15. Juni, bezw. 1. August 1888 „ Galizien-Laube „ „ -Dresden-Elbkai „ „ -Aussig Landungsplatz } vom 1. März 1886 „ Südwestrussland-Laube „ „ -Dresden-Elbkai } vom 15. August 1886		*)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der in den Elbeumschlagstarifen Nordwestböhmen-Laube, Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen, Galizien-Laube, Galizien-Dresden-Elbkai, Galizien-Aussig Landungsplatz, Südwestrussland-Laube und Südwestrussland-Dresden-Elbkai, sowie in den Nachträgen hiezu unter „Ausnahmetarife, welche im Reclamationswege Anwendung finden" angegebenen Documente, welche längstens bis Ende März 1891 in Vorlage zu bringen sind	*) Die vollständigen auf dieses Zugeständniss bezughabenden Refactietabellen sind in den vorbezeichneten Elbeumschlagstarifen, sowie in den bezüglichen Nachträgen unter „Ausnahmetarife, welche im Reclamationswege Anwendung finden" enthalten
209	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Zawratetz-Třemosnitz	Aussig Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch eigene Leute und auf eigene Kosten in der hiefür festgesetzten Frist zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	kr. ö.W. 54·5	kr. ö.W 31·4	kr. ö.W 23·1	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Kalk-Podol Prachevic	Aussig St.E.G.				54·3		22·9			

Kalksendungen von Zawratetz, welche mit Inanspruchnahme dieses directen Satzes zur Versendung kommen, werden den Localbahn-Frachtgaranten wohl in das durch Frachtvertrag garantirte Minimalquantum eingerechnet, allein die Frachtgaranten können für eben diese direct kartirten Kalksendungen von der Localbahn unter Berufung auf die bestehenden Frachtvertrags-Bestimmungen keinerlei Restitutionen beanspruchen, und findet daher auch die Einrechnung dieser direct kartirten Kalksendungen rücksichtlich der Restitutionen nicht statt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
210	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Papierabfälle in fester Verschnürung oder verpackt	Breslau O.S.-Bahnhof	Troppau M.S.C.B. / K.F.N.B.	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, giltig vom 15. April 1885		Mark 0·88 0·88		Im Kartirungswege		
211	Mährisch-schlesischen Centralbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes 2	Olbersdorf	Braunau via Olmütz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	86·3 kr.	43·1 kr.	43·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabscheine bis spätestens Ende Februar 1891	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
212	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannter	Nikolsburg	Wien Nordbhf. Floridsdorf Donaufeld Jedlesee trans.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 188.	42·4 40·7 41·4	24·6 24 6 24·6	17·8 16·1 16 8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden. Vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	
213	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	Nikolsburg	Floridsdorf-Donaufeld	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung d. einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 188.	17·1 kr.	16·0 kr.	1·1 kr.	Im Kartirungswege		
214	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkabfälle	Wien Nordbahnhof	Szczakowa	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	181·0 kr.	106·4 kr.	74·6 kr.	Im Kartirungswege		
215	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Zinkweiss, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Szczakowa	Wien Nordbahnhof transito für Triest, Italien und die Schweiz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	181·0 kr.	109·0 kr.	72·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	
			2. Zinkweiss, bei Aufgabe in jeder Menge	Szczakowa	Wien Nordbahnhof Floridsdorf-Donaufeld Marchegg loco Olmütz	**Nachweisung eines Minimalquantums v. 250 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	181 0 179·5 177·1 118·5	129·8 129·8 129·8 89·7	51 2 49·7 47 3 28·8	Im Rückvergütungswege		
216	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel	Angern (für Sendungen aus der Mannersdorfer Ziegelei)	Wien Nordbahnhof Kwassitz-Tlumatschau Hullein Olmütz Leipnik Stauding M.-Ostrau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verladung der nach M.-Ostrau bestimmten Sendungen in leer retourgehende Kohlenwagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	kr. 8·4 19 7 20 6 25·4 24 5 30 5 33 4	kr. 7·00 17·03 17·03 21·91 21·00 27·06 23 92	kr. 1·40 2·67 3 57 3·49 3 50 3 40 9·48	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
217	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Baumaterialien, als: Bausand, Mörtel u. gebrannt. Kalk, Zuschlagskalk, Cementkalk, Portland-Cement, Gyps, Steine, wie: Hackel-, Würfel- und Pflastersteine, unbearbeitete oder roh vorgearbeitete, Randpflastersteine, auch Saum- und Bordsteine, alle zur Fundirung und Beschotterung nutzbaren Steine, Dachschiefer, Ziegel (Mauer- und Dachziegel), Bausteine in Quadern u. Platten, roh behauen und ungeschliffen, u. Dachpappe; dann Eisenbahn-Baurequisiten, wie: Handkarren. Schiebtruhen, Rollbahnwagen, alte Rollbahnschienen, und dergl., bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Einrichtungsgegenstände, wie: Thüren, Fenster, Thür- und Fensterstöcke, Beschläge, Fussböden u Fussbodentheile, Eisenconstructionstheile für Dachstühle, dann Steinmetzarbeiten, bei Aufgabe in jeder Menge	Im internen Verkehre der Hauptbahnstrecken (exclusive der Localbahnstrecken) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Prerau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen bei den Erweiterungsbauten in der Station Prerau; Erscheinen der bauführenden Firma auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Auf die Dauer des Baues, längstens jedoch bis 30. Juni 1890	Localtarif vom 1. November 1889		Ad 1. 0·132 kr. pro 100 kg und 1 km fix Ad 2. 0·30 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, wovon die letzteren von Seite der Nordbahn-Bauaufsichtsorgane die Bestätigung über die Verwendung der betreffenden Sendungen bei den bezeichneten Bauten tragen müssen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
218	Eisenbahn Wien-Aspang		Eisen- und Schweissschlacken	Wr.-Neustadt loco	Pitten	Berechnung der Fracht nach der Tragkraftsziffer des Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	8·4 kr.	6·1 kr.	2·3 kr.	Kartirung		

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 152 ex 1889, sub Post 3616, ist das Auflieferungsquantum von „300 Wagen" auf **150 Wagen;** ferner der Termin „Bis Ende December 1890" auf **Ende Juni 1890** abzuändern.

In der im Verordnungs-Blatt Nr. 152 vom 31. December 1889, sub Post 3615, publicirten Frachtbegünstigung soll es in der Rubrik „und gilt in der Zeit" richtig heissen: **Vom 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890.**

Druckfehler-Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatt Nr. 150 vom 24. December 1889, sub Post 3364, Rubrik „Zugestandener Frachtsatz" soll der Frachtsatz unter a) für Rovigno bei Provenienz ab Arad und Jászkisér statt „206·0" richtig **206·3** heissen.

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 152 vom 31. December 1889, sub Post 3590, ist am Schlusse derselben folgende Notiz einzustellen: „Für die in den Monaten Jänner und Februar 1890 expedirten Quantitäten wird dieser ermässigte Frachtsatz nur dann angewendet, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom März bis November 1890 ein dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung als expedirt nachgewiesen wird, wie in den erstgenannten zwei Wintermonaten."

Spedition.

Für ein Wiener Speditionshaus wird ein mit allen Arbeiten der Speditionsbranche versirter junger Mann gesucht. Ebenso ein versirter Tarifeur. Chiffre „S. T. 22“.

Für ein Speditionshaus ersten Ranges

in PRAG

wird **ein tüchtiger Tarifeur,** der flott und correct arbeitet, sowie **ein Correspondent** (französisch), der in Sammelverkehren versirt ist, aufgenommen. Eintritt kann eventuell sofort erfolgen. Gefl. Anträge unter Angabe von Referenzen sub Chiffre **„Verlässlich 71“** an die Administration dieses Blattes erbeten.

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**

Drehscheiben,

Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und Hartgussbacken,

Räder für Bauunternehmungen,

Seilbahnen,

Elektrische Beleuchtung v. Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,

Mobile Beleuchtungs-Apparate für Eisenbahnen,

Anlage von Beleuchtungs-Stationen nach ihrem Fernleitungs-System,

Turbinen-Anlagen, Waggons.

Kein Frostschaden!

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren, hydraulischen Cement-Kalk,** oder dem **frostsicheren Gyps** möglich.

Die Frostsicherheit wird dadurch erreicht, dass der unter Zumengung eines meiner frostsicheren Materiale erzeugte Mörtel selbst bei strenger Kälte, ohne zu frieren, erhärtet.

Ich garantire, dass diese von mir erzeugten **frostsicheren Materiale** unbedingt jedem Froste widerstehen.

A. Frostsicherer Gyps . . . . . pr. 100 kg **fl. 6.—**
B. Frostsich., hydr. Cement-Kalk . pr. 100 kg **fl. 6.—**
C. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

Proben sende ich in beliebiger Quantität gegen Nachnahme ein.

Auf Wunsch werden nähere Beschreibungen franco zugesendet.

Heinrich Hausleitner

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Im Verlage von **Artaria & Co., Wien, I., Kohlmarkt 9,** erschienen soeben die neu revidirten Auflagen

für **1890** von:

Eisenbahn- und Post-Communications-Karte

von

Oesterreich-Ungarn und den nördl. Balkanländern

unter Berücksichtigung des

Ungarischen Zonentarifes

1 gr. Bl. in Farbendruck, mit den **Distanzen in Tarif-Kilom.**
Preis: gef. fl. 1.—, auf Leinwand in Decke fl. 2.20, als Wandkarte auf biegsam. Carton fl. 1.65, auf Leinwand mit Stäben fl. 3.—

Officielle Eisenbahn-Wandkarte

von Oesterreich-Ungarn, herausgeg. von der k. k. General-Inspection **der österr. Eisenbahn.** 6 Blätter col., mit Terrain fl. 5.50. aufgezog. in Mappe fl. 9.—, mit Stäben fl. 10.50. Eleg. Aufzug mit Rollen fl. 14.—

Maschinenbau-Aktiengesellschaft

vormals

Breitfeld, Daněk & Co.

Prag-Carolinenthal und Aussig a/Elbe

liefert

Maschinen u. Apparate für Eisenbahn-Bedarf.

Apparate für centrale Signal- und Weichenstellungen nach dem Systeme und Patente Henning, sowie nach eigenem Systeme, complete Wasserstations-Einrichtungen, Reservoire, Pumpen, Hydranten, Wasserkrahne etc. Alle Arten Krahne mit Hand-, Dampf- und hydraulischem Betriebe, hydraulische Aufzüge, hydraulische Waggonhubwerke, Locomotiv-Hebeböcke, Waggon- und Locomotiv-Drehscheiben, Schiebebühnen für Handbetrieb, sowie für mechanischen und elektrischen Antrieb, hydraulische Nietanlagen; transportable und feststehende Nietmaschinen für Kessel- und Träger-Nietungen, Werkzeugsmaschinen für Reparatur-Werkstätten, Dampfkessel, sowie Dampfmaschinen jeder Grösse und Construction, schnellgehende Dampfmaschinen, speciell zum Betriebe von Dynamos, Gaskraftmaschinen Patent Benz mit elektrischer Zündung, elektrische Beleuchtungswagen für Bahnarbeiten bei Nacht.

Vertreter in Wien:	Vertreter in Budapest:
Herr **Hugo Faber,** Ingenieur,	Herr **Carl Müller,**
I., Hohenstaufengasse 5.	VIII., Neuer Markt 19.

Grösstes Etablissement in Monturs-Lieferungen

für Eisenbahnen, Dampfschiffe, Verkehrs- und Transport-Institute von

Wilhelm Beck & Söhne

WIEN

VIII., Langegasse Nr. 1 (im eigenen Hause)

und

I., Seilerstätte Nr. 1 (Palais Coburg).

Uniformen für Staats- und Eisenbahn-Beamte.

Zahlungs-Modalitäten nach Uebereinkommen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Abonnements und Inserate aus dem Auslande übernehmen für das „Verordnungs-Blatt" die Herren **Haasenstein & Vogler in Leipzig, Berlin, Stuttgart** und **Zürich.**

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 4. | **Wien, 11. Jänner 1890.** | **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Adhäsions- und Zahnstangenbahn von der Station Bruck-Fusch der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Bad-Fusch, Ferleiten, Trauneralp, Pfandlscharte bis zum Glocknerhaus, eventuell über die Franz Josefhöhe bis zur Hoffmannshütte.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Heinrich Schröder, Director der Gaisbergbahn und Achenseebahn in Salzburg, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Adhäsions- und Zahnstangenbahn von der Station Bruck-Fusch der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Bad-Fusch, Ferleiten, Trauneralp, Pfandlscharte bis zum Glocknerhaus, eventuell über die Franz Josefhöhe bis zur Hoffmannshütte, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. December 1889. Z. 50.501.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von Tabor über Jungwožic, Soutic, Zbraslawitz nach Kuttenberg eventuell bis nach Elbeteinitz.

Das k. k. Handelsministerium hat Seiner Durchlaucht Carl Fürsten von Paar, Grossgrundbesitzer in Bechyn, im Vereine mit Zdenko Freiherrn von Helfert, Adalbert Morawetz und Jur. Dr. Franz Mlčan die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von Tabor über Jungwožic, Soutic, Zbraslawitz nach Kuttenberg, eventuell bis nach Elbeteinitz, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 26. December 1889. Z. 39.221.

Neues Eisenbahngesetz für Grossbritannien.

In Nr. 119 vorigen Jahrganges wurde bereits mitgetheilt, dass im August 1889 ein Gesetz vom englischen Parlamente beschlossen wurde, welches in der Hauptsache die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Bahnen zum Zwecke hat und nebstdem auch Bestimmungen bezüglich des beim Bahnbetriebe beschäftigten Personals, endlich einige Anordnungen über Fahrkartenbehandlung und Fahrgeldentrichtung enthält.

Dieses Gesetz ist mit verhältnissmässig grosser Raschheit von beiden Häusern des Parlamentes behandelt und bereits am 30. August sanctionirt worden, jedenfalls unter dem Eindrucke, welchen das im Sommer in Irland vorgefallene grosse Eisenbahnunglück, bei welchem eine grössere Anzahl von Personen das Leben einbüsste, auf das englische Publicum hervorgerufen hatte.

Wir geben im Nachstehenden die Artikel dieses Gesetzes theils im Wortlaute, theils im Auszuge wieder.

I. Das Londoner Handelsamt kann von Zeit zu Zeit die Bahngesellschaften beauftragen, innerhalb einer gewissen Zeit und mit gewissen, von demselben zu bestimmenden Ausnahmen oder Modificationen, folgende Einrichtungen zu treffen:

1. Das Blocksystem auf allen Linien oder einer bestimmten Linie einzuführen;
2. die Abhängigkeit der Signale von den Wechseln mittelst geeigneter Vorkehrungen herzustellen;
3. bei allen personenführenden Zügen durchgehende Bremsen einzuführen, welche die folgenden Bedingungen erfüllen müssen:
   a) die Bremsen müssen sofort in Thätigkeit treten können und derart eingerichtet sein, dass sie vom Maschinenführer und vom Zugpersonale gehandhabt werden können;
   b) die Bremsen müssen selbstthätig sein, so dass dieselben in Function treten, wenn der Zusammenhang des Zuges unterbrochen sein sollte;
   c) die Bremse muss an jedem Fahrzeuge des Zuges angebracht werden können, gleichviel ob dasselbe ein Personenwagen ist oder nicht;
   d) die Bremse muss im täglichen Verkehre in regelmässiger Thätigkeit sein;
   e) die Materialien der Bremsvorrichtung müssen von dauerhafter Art sein und muss dieselbe leicht in Stand erhalten werden können.

Bei Ertheilung eines solchen Auftrages wird das Handelsamt die Natur und Ausdehnung des Bahnverkehres zu berücksichtigen haben.

II. Wenn der im vorigen Artikel behandelte Auftrag nicht entsprechend befolgt wird, so kann die ständige Commission für Bahnen und Canäle über Antrag des Handelsamtes die Durchführung desselben einschärfen, und soll dies dann so angesehen werden, als wenn der Auftrag von der gedachten Commission ertheilt worden wäre, daher dessen Nichtbefolgung sodann von den gleichen Folgen begleitet sein wird, wie die Nichtbeachtung von sonstigen Aufträgen dieser Commission.

III. Die der Gesellschaft durch Ausführung dieser Aufträge erwachsenden Kosten können im Wege einer Capitalsvermehrung aufgebracht werden. Die entsprechende Höhe dieses Betrages wird vom Londoner Handelsamte festgesetzt, worauf die Gesellschaft Obligationen oder Prioritätsactien ausgeben kann, welche dieselben Rechte wie die bereits ausgegebenen gleichartigen Papiere besitzen sollen und dabei mit höchstens 5 pCt. verzinst werden dürfen.

IV. Jede Gesellschaft hat dem Handelsamte periodische Eingaben zu liefern über den Stand des beim Zugsverkehre und insbesondere beim Personenverkehre beschäftigten Personals, welches über die vom Handelsamte festgesetzte Stundenanzahl ununterbrochen im Dienste steht.

V. Jeder Reisende hat dem controlirenden Bahnorgane über Verlangen sein Fahrbillet vorzuweisen und es demselben über Verlangen abzugeben oder das Fahrgeld vom Ausgangspunkte seiner Fahrt nachzuzahlen, oder dem Bahnorgane seinen Namen und Wohnort bekannt zu geben, widrigenfalls derselbe im summarischen Verfahren zu einer Geldstrafe bis zu 40 Schillingen verurtheilt werden soll.

Jeder Reisende, welcher sich obiger Bestimmung nicht unterwirft, kann durch jedes Bahn- oder Polizeiorgan festgenommen und zum Gerichte gestellt werden.

Jedermann, welcher
a) auf Bahnen reist oder zu reisen versucht, ohne vorher sein Fahrgeld entrichtet zu haben, und mit der Absicht, dessen Zahlung zu vermeiden, oder
b) nachdem derselbe sein Fahrgeld für eine bestimmte Fahrtdauer entrichtet hat, wissentlich und vorsätzlich weiterreist, ohne ein weiteres Fahrgeld zu bezahlen, mit der Absicht, dasselbe nicht zu entrichten,
c) bei nicht bezahlter Fahrt über die Anfrage des Bahnorganes demselben einen falschen Namen und Wohnort angibt,

soll im Wege des summarischen Verfahrens zu einer Geldstrafe bis zu 40 Schilling und im Wiederholungsfalle bis zu 20 Pfund Sterling verurtheilt werden, eventuell nach Befund des Gerichtes zu Gefängniss bis zu 1 Monat.

Die verhängte Freiheitsstrafe entbindet nicht von der nachträglichen Entrichtung des Fahrgeldes.

VI. Von einem durch das Handelsamt zu bestimmenden Termine ab muss auf jedem Fahrbillet der zu entrichtende Fahrpreis ersichtlich gemacht sein, andernfalls die betreffende Bahngesellschaft für jedes ordnungswidrig ausgegebene Fahrbillet zu einer Geldstrafe bis zu 40 Schilling verurtheilt werden kann.

VII. Die Bahngesellschaften werden berechtigt, Regulative für die Benützung der Stationen und Zufahrtsstrassen durch das Publicum zu erlassen.

Der erste dieser 7 Artikel des Gesetzes ist als der wichtigste zu bezeichnen. Durch denselben wird die obligatorische Einführung von durchgehenden und selbstthätigen Bremsen, von combinirten Signal- und Wechselvorrichtungen, sowie die Anwendung des Blocksystems angeordnet.

Wir haben bereits in Nr. 112 dieses Blattes Auszüge aus einem Berichte des Londoner Handelsamtes veröffentlicht, welche zeigen, dass die grosse Mehrzahl der Bahnen aus eigenem Antriebe schon durchgehende und selbstthätige Bremsen bei ihren Zügen eingeführt hat.

Insoferne wird das Gesetz eigentlich nur mehr für eine geringe Anzahl von Bahnen von praktischer Bedeutung sein. Das neue Gesetz wird daher nur die allgemeine Durchführung dieser Sicherheitsvorkehrungen etwas beschleunigen und kann das Handelsamt eine weiter gehende Controle über die getroffenen Einrichtungen ausüben als bisher.

Dasselbe gilt auch von der Durchführung des Blocksystems und der Abhängigkeit der Signale von den Wechselstellungen, bezüglich welcher auch schon in Nr. 119 dieses Blattes Mittheilungen gemacht worden sind.

Unter den Erleichterungen und Modificationen, welche das Handelsamt laut § I bezüglich einzelner Bestimmungen erlassen kann, ist hervorzuheben, dass die genannte Behörde sich schon bereit erklärt hat, auf kurzen eingeleisigen Strecken von einer Einführung des Blocksystems abzusehen, ferner wird im Ausnahmsfalle für gemischte Züge, unter gewissen Bedingungen auch für einzelne nicht für Personenbeförderung bestimmte Wagen, von der Anwendung durchgehender Bremsen abgesehen.

Der Termin, innerhalb dessen die Bahnen das Blocksystem eingeführt haben müssen, ist bereits vom Handelsamte mit 12 Monaten, jener für die vollständige Einführung der durchgehenden und selbstthätigen Bremsen bei Personenzügen mit 18 Monaten festgesetzt worden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige Localbahn von Arco nach Alle Sarche. (Trassenrevision.) Von Seite des k. k. Hofrathes in Trient wurde die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes des behördl. autor. Civilingenieurs Rudolf Stummer von Traunfels für eine schmalspurige Localbahn von Arco nach Alle Sarche für den 14. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 21.110 ex 1889]

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Project für den Bau des zweiten Geleises in dar Strecke Przemyśl-Lemberg: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes der Galizischen Carl Ludwig-Bahn für den Bau des zweiten Geleises in der Strecke Przemyśl-Lemberg für den 14. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 997 Präs. ex 1889.]

— (Holzschuppen in der Station Przemyśl.) In dor Station Przemyśl der Galizischen Carl Ludwig-Bahn wird ein Holzschuppen für Zwecke der Bauunternehmung E. Gross, G. Ziembicki, Bender, Redlich & Berger ausgeführt. [10. December 1889, Z. 49.809.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Adaptirungen im Erdgeschosse des Aufnahmsgebäudes in der Station Stockerau und Herstelllung eines Anbaues mit Veranda.) In der Station Stockerau gelangen demnächst Adaptirungen im Erdgeschosse des Aufnahmsgebäudes, dann ein Anbau mit Veranda und Nebengebäude zur Ausführung. [19. December 1889, Z. 52.574.]

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Hadersdorf-Sigmundsherberg im Staatsbetriebe: Errichtung der neuen Haltestelle „Mold".) In km 31 der Localbahn Hadersdorf-Sigmundsherberg der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft wird eine Haltestelle mit der Bezeichnung „Mold" errichtet. [16. December 1889, Z. 49.979.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für das Verbindungsgeleise zwischen der Locomotiv-Drehscheibe und dem Räderaufstellungsgeleise in der Station Hainfeld der Linie Leobersdorf-St. Pölten;
2. für die in der Station Podersam der Linie Pilsen-Priesen hergestellte Waggon-Brückenwaage (ohne Geleiseunterbrechung) sammt Waaghäuschen;
3. für das heizbare Schilderhaus zwischen den Stationen Noutonic und Koleč, für die Strassenbrückenwaagen sammt Waaghäuschen in den Stationen Noutonic, Koleč, Zlonic und in der Haltestelle Schlan der Linie Prag-Moldau;
4. für den freistehenden Passagierabort in der Haltestelle Triesch-Neuwelt und für den Kohlenschuppen des E. Keller in der Station Jareschau der Linie Iglau-Wesely;
5. für die Waggon-Brückenwaage sammt Waaghäuschen und für den Güterschuppen in der Station Rosenthal-Graupen der Linie Dux-Bodenbach;
6. für den nördlichen und südlichen Signalthurm und für die Central-Weichenapparate in der Station Tabor der Linie Gmünd-Prag;
7. für das Nebengebäude beim Wächterhaus Nr 100, für das Bahnerhaltungsmagazin in der Station Bilin, für die adaptirten Kanzleilocale beim Zoll- und Frachtenmagazin in der Station Eisenstein, für die heizbare Signalhütte am Personenbahnhofe in der Station Pilsen, für die heizbare Signalhütte am Frachtenbahnhofe in der Station Pilsen, für den Kohlenschuppen in der Station Kazňau, für den freistehenden Wächterhaus-Abort und das Nebengebäude beim Wächterhaus Nr. 71 in der Haltestelle Knöschitz der Linie Eisenstein-Priesen;
8. für die Verlängerung des Güterschuppens sammt Perron und für die Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung in der Station Lochovic der Linie Rakonitz-Protivin;
9. für das Bahnerhaltungsmagazin in der Station Eger der Linie Wien-Eger;
10. für die in der Station Josefihütte der Linie Wien-Eger hergestellten Wasserstations- und Druckwerksgebäude sammt Wohnungsanbau;
11. für das dritte durchlaufende Geleise in der Station Wappoltenreith der Linie Wien-Eger;
12. für die Verlängerung der Laderampe in der Station Sanct-Rupprecht der Linie Budweis-Pontafel;
13. für die in der Station Canfanaro auf der Linie Divacca-Pola aufgestellte Waggon-Brückenwaage;
14. für die neu hergestellten Bahnerhaltungsmagazine in den Stationen Korosciatyn, Nizniow und Tysmienica der Linie Chryplin-Husiatyn.

Oesterr. Nordwestbahn. (Herstellung einer telephonischen Verbindung des telegraphischen Bureau mit dem Heizhause in Nimburg.) In der Station Nimburg hat sich im Laufe der letzten Jahre immer mehr das Bedürfniss nach einer telephonischen Verbindung des Telegraphenbureau mit dem Heizhause herausgestellt, um die Beistellung von Reservemaschinen als Vorspann, für Schneepflugfahrten etc., mit der erforderlichen Beschleunigung anfordern zu können. Die Vortheile solcher Telephonverbindungen wurden in den Stationen Wien und Iglau bereits zur Genüge festgestellt, und beschloss demnach die Verwaltung der genannten Bahn, die erwähnte Telephonverbindung herzustellen. Das k. k. Handelsministerium hat dem diesfalls Seitens der Bahnverwaltung gestellten Antrage die Genehmigung ertheilt. [12. December 1889, Z. 47.074.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Anschaffung von Schneepflugscharen.) Die Verwaltung der genannten Bahn hat beim k. k. Handelsministerium in Antrag gebracht, für die gesellschaftlichen Locomotiven mobile Schneepflugscharen anzuschaffen und die Locomotiven mit der Vorrichtung zum Befestigen derselben versehen zu dürfen. Das k. k. Handelsministerium hat diesen Antrag genehmigt. [22. December 1889, Z. 48.186.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Temesvár-Buziás. (Projectirte Aenderung des Anschlusses.) Wie aus Budapest berichtet wird, sind die Concessionswerber der projectirten Localbahn Temesvár-Buziás bereits um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Anschluss dieser Bahn an die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende Linie Arad-Temesvár eingeschritten. In unmittelbarer Folge dieser Trassenänderung wird daher der Betrieb der Localbahn Temesvár-Buziás auch von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen übernommen werden. Bei diesem Anlasse ist zu bemerken, dass das kgl. ungar. Cultusministerium, als Eigenthümer der Fundational-Domäne Buziás, unter Gewährung einer Subvention von 120.000 fl. (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102 ex 1889) umsomehr auf die baldigste Ausführung dieser Bahn drängt, als die in jüngster Zeit von den ärztlichen Experten Professor Dr. Wilhelm Taufer und Dr. Anton Fodor vorgenommene chemische Analyse der Thermalquellen von Buziás den Werth derselben als kohlensäurehältiges Eisenbad ersten Ranges constatirte, und es ausser Zweifel steht, dass die bereits derzeit ansehnliche Frequenz dieses Curortes durch die projectirte Bahnverbindung fernerhin wesentlich gehoben werden wird.

Regulirung des Eisernen Thores. (Vergebung der Ausführung von Regulirungsarbeiten.) Sowie bezüglich der Methode für Sprengarbeiten und der Lieferung der hiezu erforderlichen Apparate (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 und 150 ex 1889), hat der kgl. ungar. Handelsminister auch für die Ausführung der im Sinne des G.-A. XXVI ex 1888 (vergl. Verord.-Bl. Nr. 24 ex 1889) an der untereren Donau zwischen O-Moldava und Turn-Severin im Bereiche des „Eisernen Thores" vorzunehmenden und die Entfernung der Schiffahrtshindernisse bezweckenden Regulirungsarbeiten eine öffentliche Submissionsverhandlung für den 31. März 1890 ausgeschrieben. Die diesbezüglich auszuführenden Arbeiten vertheilen sich in 3 Gruppen, und zwar:

1. Die Entfernung der im freien Strome bei den Katarakten Stenka, Horla-Dojke, Iglac-Tachlalia, Greben und Zucz, und zwischen den Katarakten im Fahrwege der Schiffe sporadisch vorkommenden, zusammen ca. 160.000 m³ Felsen bis auf 2 m unter dem Nullpunkte des Wasserstandes und in der Breite von 60 m.

2. Die Herstellung der unterhalb der Katarakte Greben und Zucz im Strombette einzubauenden steinernen Staudämme, bestehend insgesammt aus ca. 620.000 m³ Steinwurf und ca. 100.000 m² Pflasterung.
3. Die Herstellung des bei dem eigentlich „das Eiserne Thor“ genannten Stromabschnittes, und zwar längs des rechtseitigen Ufers zwischen zwei Steindämmen eingefassten und theilweise ins Felsenbett eingeschnittenen Schiffahrtscanales mit zusammen ca. 246.000 m³ Felsenentfernung, 280.000 m³ Steinwurf, 430.000 m³ Anschüttung, 95.000 m² Pflasterung und sonstigen Nebenarbeiten.

Die bezüglichen Offerte können auf jede der obigen Arbeitsgruppen einzeln oder auch auf alle 3 zusammen gestellt werden. Die Detailbedingnisse der Offertstellung, die auf die Arbeiten bezugnehmenden Offertformulare, der Ausweis der Massen, das Vertragsformulare, die allgemeinen Bedingnisse etc., die Generalpläne und die technische Beschreibung können gegen Erlag von 20 fl. sowohl vom Hilfsämter-Director des kgl. ungar. Handelsministeriums in Budapest, als auch von der kgl. ungar. Bauleitung der Regulirung des „Eisernen Thores“ in Orsova (Sectionsrath Wallandt) bezogen werden.

Localbahn Kis-Ujszállás—Dévaványa—Gyóma. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 29. December 1889 fand in Budapest unter Vorsitz des Präsidenten der Direction, Reichstags-Abgeordneten Dr. Franz Chorin, die ordentliche Generalversammlung der Localbahn-Actien-Gesellschaft Kis-Ujszállás—Dávaványa—Gyoma (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 117 ex 1889) für das Betriebsjahr 1889 statt. Nach Kenntnissnahme des Directions-Berichtes, aus welchem allerdings nichts von besonderer Bedeutung hervorzuheben ist, nachdem die Eröffnung des Betriebes erst kürzlich, d. i. am 9. September 1889. stattfand, und nach Ertheilung des Absolutoriums an die Functionäre der Gesellschaft, fand die Wahl des Directoriums statt. Es wurden in dieses gewählt: Georg Soenderop (Chef der Berliner Commandit-Gesellschaft Soenderop & Comp.), Stefan Horty, Dr. Rafael Neumann, Gustav Czibulka, Dr. Ignaz Fekete, Dr. Julius Kelemen, Ober-Ingenieur Michael Polacsek, Director Schröder, ferners in den Aufsichtsrath Franz Jakabfy, Dr. Carl Polacsek, Dr. Eduard Reiner und Akos Suliman. Ausserdem wurden in die Direction delegirt: Von Seite der kgl. ungar. Regierung Ministerial-Secretär Tiberius Major, von Seite des Békéser Comitates der kgl. Rath Paul Jancsovics. Die Wiederwahl des Dr. Franz Chorin als Präsident und des Vicegespans Stefan Haidu als Vicepräsident der Gesellschaft wurde bestätigt. Schliesslich votirte die Versammlung der financirenden und bauführenden Firma Soenderop & Comp. den Dank der Versammlung für die Financirung der Unternehmung und die rasche und solide Bauführung.

Ausland.

Preussen. (Ausgabe weiterer Stamm-Prioritäts-Actien der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.) Der genannten Eisenbahn-Gesellschaft wurde gestattet, ihr Grundcapital von 20,100.000 Mk. auf 21,600.000 Mk. zu erhöhen und zu diesem Zwecke weitere 1,500.000 Mk. Stamm-Prioritätsactien von je 1200 Mk. auszugeben.

Mecklenburg-Schwerin. (Ablehnung der Garantie für die Bahn Hagenow-Oldesloe.) Der Landtag lehnte am 20. December 1889 die Garantie für die Bahn Hagenow-Oldesloe aus der Recepturcasse ab.

Schweiz. (Fristverlängerung der Concession für eine Zahnradbahn von Bönigen auf die Schynige Platte.) Ueber eine Botschaft des Bundesrathes vom 19. November 1889 hat die Bundesversammlung die in der Concessions-Urkunde für die Zahnradbahn von Bönigen auf die Schynige Platte angesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten, um zwei Jahre, d. i. bis zum 29. April 1891, verlängert.

Russland. (Finanzielles Arrangement.) Die Generalversammlung der Warschau-Wiener Eisenbahn beschloss mit 693 gegen 61 Stimmen, den Verwaltungsrath zu ermächtigen, mit der Regierung ein finanzielles Arrangement dahin zu treffen, dass vom Jahre 1890 ab nach den statutenmässigen Abschreibungen und nach Auszahlung von 6 Rubel Dividende mindestens die Hälfte des Ueberschusses den Actionären ausgezahlt werde. An diesen Beschluss wurde jedoch die Bedingung geknüpft, dass das gedachte Arrangement weder den Concessionsact, noch die Statuten beeinträchtigen dürfe, auch soll der Beschluss als interimistisch angenommen gelten. Ferner wurde mit 628 gegen 69 Stimmen beschlossen, dass, wenn das gedachte Arrangement angenommen werde, die diesjährige Dividende mit 9 Rubel für die Actien und mit 6 Rubel für die Genussscheine stipulirt, der Rest des Reingewinnes aber dem ausserordentlichen Amortisationsfonds überwiesen werde.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Medusa“ aus Santos.) Dieser Dampfer von 1775 Tonnen Gehalt ist am 24. November 1889 mit zwei Passagieren und 967 Gewichtstonnen Ladung nach 33tägiger Fahrt von Santos in Triest eingetroffen. Dessen Ladung bestand aus Kaffee von Rio de Janeiro und Santos, wovon 162 Tonnen für Fiume bestimmt waren. Der Werth des eingeführten Kaffees betrug 967.380 fl.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einstellung des Schiffsverkehres zwischen Semlin und den Stationen der unteren Donau.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass, sowie im Winter 1889 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1888), auch in diesem Jahre während der Wintermonate der Verkehr der Schiffe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zwischen Semlin und den unteren Donaustationen bis Semendria bis zum Widerrufe eingestellt wird, dass jedoch der Verkehr auf der Save zwischen Schabatz und Mitrovicza bis auf Weiteres noch aufrecht erhalten bleibt.

Verschiedene Mittheilungen.

Enteignungsverfahren. (Sachverständigenliste im Bereiche des Krakauer Oberlandesgerichtes.) Die neue Liste weist gegenüber der vorjährigen eine weitere Verminderung der Zahl der Sachverständigen von 46 auf 44, also um zwei Individuen, auf. Eingetreten ist diese Verminderung im landwirthschaftlichen Fache, welches nun statt 23 Experten deren blos 21 zählt. Die Zahl der Sachverständigen in den übrigen Kategorien, und zwar im Forstfache (7), im Bau- und Ingenieurfache (7), im Fabriksfache (3) und im Montanfache (6) ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben.

Firmaprotokollirungen. Beim k. k. Kreisgerichte zu Teschen als Handelssenat wurde im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma

ungarisch:
„Cs. kir. sz. Kassa-Oderbergi Vasut“,
deutsch:
„K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn“,

Zweigniederlassung in Teschen der in Budapest protokollirten und daselbst ihren Sitz habenden k. k. priv. Kauschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft, am 23. December 1889 protokollirt, dass Arthur v. Probstner laut Protokoll über die am 6. Juni 1889 abgehaltene XVII. ordentliche Generalversammlung der Actionäre als Directionsmitglied gewählt wurde, und ferner, dass er die Firma nach der vorgelegten Firmazeichnung zeichnen werde.

Maschinentechnischer Verein in Wien. (Gründung.) Am 18. October 1889 hat der „Maschinentechnische Verein in Wien“ seine Thätigkeit begonnen. Derselbe soll gemäss § 1 der Statuten, mit Ausschluss jeder politischen Tendenz, für seine Mitglieder einen geistigen Mittelpunkt bilden und stellt sich zur Aufgabe, die Interessen derselben zu fördern. Die Mittel zur Erreichung dieses Zweckes sind: Auflegen von Fachzeitschriften im Lesezimmer, Gründung einer Fachbibliothek, Abhaltung von Vorträgen durch Vereinsmitglieder oder auswärtige Fachmänner mit anschliessender Discussion, Ausführung gemeinschaftlicher Excursionen, endlich Stellenvermittlung an Vereinsmitglieder. Eine erfolgreiche Thätigkeit dieses Vereines dürfte für die Entwicklung der Maschinenindustrie Oesterreich-Ungarns von grosser Bedeutung sein.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Auslegungsbeschluss des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenützung zu § 2, Absatz 2, und § 14, Absatz 2, des Vereins-Wagenübereinkommens.) Nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist wegen Anwendung des vorbezeichneten Beschlusses allseitig das Erforderliche veranlasst worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Beförderung von Eilgütern (Butter, Eier, Gemüse, Milch, Fleisch und dergl.) im Abonnement.

Vom 1. Februar 1890 werden auf sämmtlichen im Staatsbetriebe stehenden Bahnen im Localverkehre vorstehend bezeichnete Güter nach Wunsch der Parteien im Abonnement unter nachstehenden Bedingungen abgefertigt:

1. Das Abonnement ist 8 Tage vor dem Termin, an welchem es beginnen soll, in den Stationen schriftlich anzumelden. Falls die Aufgabe in Haltestellen erfolgen soll, ist das bezügliche Einschreiten an die vorgesetzte k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg zu richten.

2. Abonnements werden nur angenommen, wenn die zu versendende Menge in einem Monate mindestens 500 kg beträgt.

3. Zur Sicherstellung der Fracht ist ein die voraussichtlich im Laufe eines Monats erwachsenden Transportgebühren mindestens deckendes Baar-Depôt zu leisten. Ueber die Entrichtung dieses Depôts wird ein „Erlagschein" verabfolgt.

4. Der Abonnent hat beim Beginne des Abonnements eine Blechmarke, in welcher die Aufgabs- und Bestimmungs-Station, die Namen des Versenders und Empfängers mit 2 Centimeter grossen Buchstaben eingepresst ist, an jedem Collo dauerhaft zu befestigen.

5. Die Gefässe bei Milchsendungen müssen tarirt und geaicht sein. Das Eigengewicht, sowie die Literanzahl muss auf einer angelötheten Marke ersichtlich sein.

6. Dem Abonnenten werden bei Anmeldung des Abonnements, bezw. beim Erlage des Depôts die an Stelle der Frachtbriefe tretenden „Transportscheine" gegen Zahlung der Kohlen übergeben.

Jeder Transportschein besteht aus 2 Abschnitten, wovon der Abschnitt A zum Transporte der vollen Gefässe, der Abschnitt B beim Rücktransporte der leeren Emballagen verwendet wird.

Bei der Aufgabe der vollen Gefässe sind beide Abschnitte dem Uebernahmsbeamten einzuhändigen, und ist der Abschnitt A jedenfalls, der Abschnitt B aber nur dann mit einem 1 oder 5 kr. Stempel zu versehen, wenn derselbe zur Rücksendung der leeren Emballagen verwendet werden soll.

Der Abschnitt A ist vom Versender dem Formulare entsprechend in allen Rubriken genau auszufüllen

Der Abschnitt B ist, wenn derselbe zum Rücktransporte leerer Emballagen nicht benützt wird, unausgefüllt zu lassen, und wird in der Aufgabsstation eingezogen. Soll derselbe jedoch zum Rücktransporte verwendet werden, so hat der Aufgeber die Adresse auf demselben auszufüllen, die übrigen Colonnen aber frei zu lassen, da selbe erst beim Rücktransporte durch den Aufgeber der leeren Emballagen auszufüllen sind.

Bei der Aufgabe von Sendungen im Abonnement sind über Verlangen der Bahnorgane die Erlagscheine vorzuweisen.

7. Bei unrichtigen Angaben in den Transportscheinen hinsichtlich des Gewichtes oder des Inhaltes wird die im Betriebs-Reglement und in den Tarifen publicirte Conventional-Strafe eingehoben.

8. Jedes Abonnement kann nur nach einer Station und nur für einen Empfänger benützt werden; es steht jedoch den Versendern frei, mehrere Abonnemets zu nehmen.

9. Der Rücktransport der leeren Emballagen findet auf Grund der Blechmarken und des Abschnittes B des Transportscheines statt.

Die Gebührenberechnung für die rückzusendenden Emballagen findet beim Rücklangen derselben in der Abonnement-Station statt. (conform, Punkt 6).

10. Die Ein- und Ausladung der Collien wird die Bahnanstalt besorgen; die Versender und Empfänger sind jedoch, wenn es von der Bahnanstalt gefordert wird, verpflichtet, mitzuwirken.

11. Für jedes Abonnement wird in der Aufgabsstation eine Rechnung geführt, in welche das Gewicht der aufgelieferten Sendungen und das Gewicht der rückgelangten Emballagen täglich eingetragen wird. Die einzelnen Gewichtsposten werden stets, u. zw. bei den ermässigten und besonders ermässigten Eilgütern von 5 zu 5 kg, bei leeren Säcken und leeren Milchgeschirren von 10 zu 10 kg aufgerundet.

Am Schlusse jeden Monats wird für das ermittelte Gesammtgewicht die Fracht nach den bestehenden Tarifen berechnet und die Recepisse-Stempelgebühr nach der Anzahl der erfolgten Tour- und Retourexpeditionen beigesetzt.

Die Partei kann in ihre Rechnungen Einsicht nehmen.

Recepisse werden nicht ausgefolgt, dagegen kann der Partei auf einem von ihr beizubringenden Duplicat-Transportscheine, welcher mit der entsprechenden Stempelmarke versehen sein muss, der Empfang bestätigt werden.

12. Die Ausfolgung der saldirten Rechnung an den Abonnenten erfolgt am Monatsschlusse nach Begleich der aufgelaufenen Frachtspesen. Die Begleichung muss längstens innerhalb 3 Tagen nach Ablauf des Monats stattfinden.

13. Sollten die Frachtgebühren im Laufe des Monats die Höhe des Depôts erreichen, so wird die Abrechnung schon früher gepflogen.

14. Die im Abonnement abgefertigten Sendungen dürfen mit Nachnahme in Vorhinein oder nach Eingang nicht belastet und weder bezüglich des Werthes noch der Lieferzeit versichert werden.

Eine Avisirung der Güter findet nicht statt, und müssen dieselben durch die Empfänger in der Bestimmungsstation abgeholt werden.

15. Betreffs der Haftung gelten die Bestimmungen des § 64 des Betriebs-Reglements mit dem Bemerken, dass nur solche Reclamationen berücksichtigt werden können, welche die genauen Daten jenes Transportscheines enthalten, auf dem sich die Reclamation bezieht.

16. Bei Anmeldung des Abonnements hat der Abonnent die vorstehenden Bedingungen, als für ihn verbindlich, durch seine Unterschrift anzuerkennen.

Das Abonnement kann von beiden contrahirenden Theilen und jederzeit aufgehoben werden.

Bei Kündigung des Abonnements ist der „Erlagschein" an die Station zurückzustellen, worauf — gegen die Empfangsbestätigung der Partei auf diesem Scheine — das Baar-Depôt dem Erleger ausgefolgt wird.

Wien, im December 1889. [23]

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes für gedörrte Pflaumen.

Die Giltigkeitsdauer der mit 1. bezw. 6. October 1888 eingeführten, vorläufig bis Ende December 1889 bestandenen Ausnahmetarife für die Beförderung von gedörrten Pflaumen von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, bezw. nach Stationen der übrigen süddeutschen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890 ausgedehnt.

Wien, am 6. Jänner 1890. [24]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Zuckertarif von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Nachtrag I.

Mit 15. Jänner 1890 tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Transport von Zucker aller Art (excl. Rohzucker) von Stationen k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Wien in Wirksamkeit

Exemplare dieses Nachtrages können im commerciellen Bureau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und bei den übrigen betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 8. Jänner 1890. [25]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen..

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Zucker.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1890 gelangt für Zucker aller Art bei Auflieferung von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (galiz. Linien) ein Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (commercielles Bureau) gegen Erlag von 5 Kreuzer per Stück behoben werden.

Wien, am 9. Jänner 1890. [26]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Wiedereinführung der normalen lagerzinsfreien Zeit etc. in der Station Wien.

Vom 9. Jänner 1890 werden die betreffs der lagergeldfreien Zeit, der Erhöhung des Lagergeldes und der Wagenverzögerungs-Gebühr rücksichtlich der Station Wien bisher bestandenen Ausnahmsbestimmungen wieder aufgehoben, und treten vom genannten Tage angefangen bezüglich der lagerzinsfreien Zeit, der Höhe des Lagergeldes und der Wagenverzögerungs-Gebühren wieder die tarifmässigen Bestimmungen in Kraft.

Dagegen bleiben alle aussergewöhnlichen, den Parteien zugestandenen Lagerungs-Begünstigungen bis auf Weiteres noch aufgehoben.

Für die aus der Zeit vor dem 27. December v. J. in der Station Wien auf Lager befindlichen Frachtgüter, für welche die zugestandene Lagerbegünstigung laut der letzten Kundmachung nur bis inclusive 23. Jänner l. J. aufrecht bleibt, wird nach dieser Zeit das für die betreffenden Artikel entfallende tarifmässige Lagergeld eingehoben, soferne nicht durch entsprechend raschere Abfuhr dieser Güter die Lagerräume frei werden, um allgemein auch für die neu zugeführten derlei Güter die seinerzeitigen Lagerbegünstigungen wieder, eventuell mit entsprechender Modification, einführen zu können.

Wien, am 8. Jänner 1890. [27]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Wiedergewährung der aussergewöhnlichen Lagerungs-Begünstigungen.

Vom 13. Jänner 1890 angefangen werden alle den Parteien vor dem 27. December 1889 rücksichtlich der Frachtenabgabe in Wien zugestandenen aussergewöhnlichen Lagerungs-Begünstigungen in Bezug auf die Artikel: Getreide, Petroleum, Wein, Kohle, Coaks und Mehl, und zwar auf die Dauer des ursprünglich gemachten Zugeständnisses und unter den hieran geknüpften Bedingungen wieder in Kraft treten. Für Holz des Specialtarifes 2 bleiben die bisherigen Verfügungen betreffs Beschränkung der Lagerbegünstigung noch aufrecht, doch wird die Zufuhr solcher Holzsendungen für Wien vom 13. Jänner 1890 wieder eröffnet; die anlangenden Sendungen unterliegen aber vorläufig den tarifmässigen Lagerungs-Bestimmungen.

Wien, am 9. Jänner 1890. [28]

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumäniens andererseits.

Neuer Tarif, Theil I.

Der obenbezeichnete Tarif, Theil I, wird nicht — wie bereits publicirt — am 1. März 1890, sondern erst am 1. April 1890 zur Einführung gelangen

Dieser Theil I wird auch noch für den „Elbeumschlagsverkehr Rumänien-Laube" Geltung haben.

Wien, am 10. Jänner 1890. [29]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesische Kohlenverkehre via Ruttka und via Zsolna.

Einführung neuer Tarife.

Die in den obbenannten Kohlenverkehren derzeit bestehenden zwei Tarife vom 1. Juli 1887 werden sammt den zu denselben bisher erschienenen Nachträgen am 20. Jänner 1890 ausser Kraft gesetzt, und treten statt derselben mit dem gleichen Tage neue Tarife in Kraft.

Exemplare dieser Tarife können bei den betreffenden Verwaltungen um den Preis von 20 kr. per Stück bezogen werden.

Budapest, am 4. Jänner 1890. [30]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
219	Südbahn-Gesellschaft		Sand und Schotter	Sagrado	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf ihre eigenen Kosten vornehmen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	14·0 kr. N. excl. Mgb.	6·5 kr. N. excl. Mgb.	7·5 kr. N.	Im Kartirungswege		
220	Südbahn-Gesellschaft		Rohbaumwolle	Triest S.B.	Fiume trs.	Die bezüglichen Transporte müssen ab Triest mit directen Frachtbriefen nach Dugaresa loco zur Aufgabe gelangen. Die Frachtzahlung hat stets für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	62·0 kr. N. incl. Mgb.	24·0 kr. N. incl. Mgb.	38·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
221	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österreichischen Staatsbahnen	Locomotive und Tender auf eigenen Rädern laufend	Wien Matzleinsdorf	Peri transit	Sendungen nach Peri transit müssen für die italienische Gesellschaft der Mittelmeerbahnen in Mailand und Sendungen nach Pontebba transit für die italienische Gesellschaft der Südbahnen (Adriatisches Netz) in Florenz oder nach Neapel für die Sicilianischen Bahnen bestimmt sein. Instradirung via Leoben-Villach	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Verkehr, giltig vom 1. October 1887	Francs pro Tonne: 37·40	21·95	15·45	Im Kartirungswege		
				Wien Matzleinsdorf	Pontebba transit				29·0	21·95	7·05			
				Wr.-Neustadt	Peri transit				37·40	21·95	15·45			
				Wr.-Neustadt	Pontebba transit				26·60	21·95	4·65			
222	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österreichischen Staatsbahnen	Locomotivkessel	Wr.-Neustadt	Pontebba transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Aufladen hat die Partei besorgen zu lassen. Sendungen müssen an die italienischen Südbahnen bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	28·22 Francs pro Tonne	21·60 Francs pro Tonne	6·62 Francs pro Tonne	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer	Kreuzer	Kreuzer			
223	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel, Steine, Sand, Kalk und Cement	Prag St.E.G.	Hronov	Frachtzahlung für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	43·0	36·7	6·3	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe und die bezüglichen Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen nachweislich für den Bau der Flachsspinnerei nächst der Station Hronov bestimmt sein
				Neustadt a/M.					8·2	6·4	1·8			
				Nachod					5·6	4·8	0·8			
				Braunau					12·1	8·8	3·3			
				Halbstadt					9·7	7·4	2·3			
			Eisenconstructionen und Maschinentheile der Classe A und B, dann Dampfkessel, bis zu 6·3 m Länge	Halbstadt		Aufrechthaltung der für Classen A, bezw. B giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	7·9				
				Prag St.E.G.						37·2				
			Holz des Specialtarifes 2	Neustadt a/M.		Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen			10·7	6·9	3·8			
				Halbstadt					13·1	7·9	5·2			
				Nachod					6·7	5·3	1·4			
224	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenwaaren der Classe B., ferner Maschinentheile u. Dampfkessel, bis 6·3 m Länge	Reichenberg	Hronov	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Keine directen Frachtsätze	kr. 50·0		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen nachweislich für den Bau der Flachsspinnerei nächst der Station Hronov bestimmt sein
				Königgrätz						24·9				
				Brüx (A.T.E.)						65·2				
				Teplitz						61·2				
			Kalk und Cement	Trautenau		Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen				16·4				
			Mauer- und Dachziegel	Königgrätz		Frachtzahlung für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen				16·5				
				Trautenau						15·9				
									Kreuzer ö. W. Rücksichtlich der A.T.E.-Strecke Dux-Komotau					
225	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Raffinadezucker	Dux	Stationen der Strecke Carlsbad-Tirschnitz (Carlsbad und Tirschnitz inclusive)	Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Einführung weiterer Ermässigungen im Kartirungswege	Localgütertarif vom 1. März 1889	22·5	20·0	2·5	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse ohne Refactiestempel, halbjährig bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn einzureichen. Sendungen, welche auf Grund dieses Zugeständnisses bonificirt werden, haben auf irgend eine andere Rückvergütung keinen Anspruch	
					Carlsbad, Eger, Franzensbad und den zwischengelegenen Stationen	Aufgabe in beliebigen Mengen unter 5000 kg			22·5	22·0	0·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
226	K. k. General-Direction der österr. Staatseisenbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus und Branntwein in Fässern	Arad	a) Delle transit und b) Altmünsterol transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Paris aufgegeben werden	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	Verschieden	Francs a) 7·55 b) 7·61	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Budapest Oe.U.St.E.G. Budapest-Józsefváros (Josefstadt) Budapest-dunap. t. p. u. (Donauufer-Frachtenbahnhof Budapest-Közraktárak (Communal-Lagerhäuser)- Budapest-Lipótváros (Leopoldstadt) Budapest-Kelenföld Budapest-d. v. (Ofen) Budafok						a) 6·16 b) 6·22				
				Gyöngyös						a) 6·76 b) 6·82				
				Promontor						a) 6·16 b) 6·22				
227	K. k. St. B.		Schnitt-, Werk-, Bau- und Nutzholz	Belzec	Lemberg	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief ab Belzec nach Lemberg transito für Budapest	Bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. Decemb. 1890	Localtarif	27·60 kr.	22·08 kr.	5·52 kr.	Im Kartirungswege		
228	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stein- und Sudsalz	Kaczyka	Czernowitz Hliboka Kuczurmare Radautz Sadagora Storozynetz	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro pro Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 27·6 21·4 24·1 20·4 30·5 30·4	kr. 20 20 20 15 20 20	kr. 7·6 1·4 4·1 5·4 10·5 10·4	Im Kartirungswege		Die zurückgehenden leeren Salzsäcke werden gegen Beibringung der Original-Frachtbriefe vom Hintransporte der betreffenden Salzsendungen frachtfrei zurückbefördert
229	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannt	Czudin	Berhometh a/S. Bojan Czernowitz Nowosielitza Sadagora Suczawa	Ausnutzung der vollen Tragfähigkeit, resp. Frachtzahlung für die Tragkraftsziffer des zur Verladung verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 39 4 44·3 30·4 50·3 34·1 35·3	kr. 33 30 17 35 26 22	kr. 6·4 14·3 13·4 15·3 8·1 13·3	Im Kartirungswege		
230	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Loherinde	Kimpolung	Czernowitz Kolomea Nepolokoutz Nowosielitza Sadagora Sniatyn Suczawa	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 78·2 87·5 81·8 106·3 84·7 83·1 62·4	kr. 55 70 65 70 60 65 38	kr. 23·2 17·5 16·8 36·3 24·7 18·1 24·4	Im Kartirungswege		
231	K. k. St. B.		Zündholzdraht	Molit	Kolomea Stanislau Jezupol Halicz Lemberg loco	Aufgabe in Sendungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1890	Localtarife	kr. 108·8 134·6 139·4 143·8 176·5	kr. 61·26 66·76 68·66 69·66 82·36	kr. 47·54 67·84 70·74 74 14 94·14	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
232	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mörtel-, Weiss- und Schwarzkalk, Kalk, gebrannt, Zuschlagkalk, Dungkalk und Dunggyps	Skawina	Stationen der galizischen Staatsbahnlinien, mit Einschluss der Stationen der Strecke Przemyśl—Łupków	Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg, bezw. Frachtzahlung hiefür pro Wagen. Das Ein- und Ausladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes III, bezw. bei Transporten auf Distanzen über 587 km Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I (Nachtrag VI)	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Podgórze-Płaszów	Stationen der Strecke Przemyśl—Łupków*)									
233	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1. Eisenerze, Roheisen, Rohschienen, Alteisen, Schweiss- und Flusseisenknüppel und feuerfestes Materiale bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Trzinietz	Ustron	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	12·0 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
			2. Gusswaaren, Walzeisen, Stabeisen, Flacheisen, Schmiedeeisen, Kessel, Maschinentheile und Eisenconstructionen bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen						Verschieden	12·0 kr.	Verschieden			
			3. Coaks bei Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen	beziehungsweise vice versa					16·5 kr.	12·0 kr.	4·5 kr.			

*) Nach Stationen der galizischen Staatsbahnlinien besteht die gleiche Begünstigung im Nachtrag II, Post 52 zum Localtarif, Theil II.
Bei nach Stationen der Strecke Lemberg—Suczawa, sowie der anschliessenden Localbahnen bestimmten Sendungen findet nebenstehende Frachtberechnung nur bis Stanislau, bezw. Lemberg, Anwendung.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	
231	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Für Rohtabak levantinischer Provenienz via Triest, mit der Bestimmung für die Tabakfabriken in Winniki (Station Lemberg) und Monasterzyska findet bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit der Giltigkeit vom 3. Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890 im Rückvergütungswege die Frachtberechnung auf Grund der für Triest—Lemberg C.B., bezw. Triest—Stanislau bestehenden directen Frachtsätze auch dann Anwendung, wenn die resp. Sendungen vorerst von Triest zur vorübergehenden Einlagerung in die Tabakfabriken in Göding und Neutitschein dirigirt wurden und innerhalb der vorstehend angegebenen Frist an ihre eigentliche Bestimmung, d. i. an die Tabakfabriken in Winniki, bezw. Monasterzyska weiter gesendet werden. Die zwischen den directen Transportgebühren Triest—Lemberg C.B., bezw. Triest—Stanislau (für Monasterzyska) und den Transportgebühren bei gebrochener Expedition für die Strecken Triest—Göding (Station) und Göding (Station) Lemberg C.B. oder Göding (Station) —Stanislau (für Monasterzyska), bezw. Triest—Zauchtel K.F.N.B. und Zauchtel K.F.N.B., Lemberg C.B. oder Zauchtel K.F.N.B.—Stanislau (für Monasterzyska) resultirende Gebührendifferenz gelangt gegen Vorlage der auf die contrahirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe von Göding, bezw. Neutitschein zur Erstattung. Diese Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende März 1891 einzureichen sind, müssen von Seiten der Gödinger, bezw. Neutitscheiner Tabakfabrik die Bestätigung darüber tragen, dass die bezüglichen Rohtabakgattungen aus der Levante via Triest eingeführt und in Göding, bezw. Neutitschein nur eingelagert wurden. Für die Gebührenermittlung auf Grund der directen Frachtsätze ab Triest, wie auch für die Frachtberechnung bis und von Göding (Station), bezw. bis und von Zauchtel K.F.N.B., wird das bei der Weitersendung ab Göding, bezw. Zauchtel in den Frachtbriefen erscheinende Gewicht als Basis dienen. Die aus Ursache der Reexpedition erwachsenden Nebengebühren, dann die Transportgebühren für die Strecken von Station Göding in die Tabakfabrik Göding und vice versa, bezw. von Station Zauchtel K.F.N.B. in die Tabakfabrik Neutitschein und vice versa werden selbstständig erhoben und bilden keinen Gegenstand einer Rückerstattung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
235	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Roheisen, Alteisen, Ingots und Rohschienen	Teschen K.F.N.B. transito für Sendungen von Trzynietz und Karwin (bezw. vice versa)	Friedek-Mistek transito für Baschka und Lipina-Carlshütte	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässig. Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	10·5 kr.	8·7 kr.	1·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	
236	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter aller Art in jeder Menge mit Ausnahme der sperrigen, der des Ausnahmetarifes I und solcher, bei denen das Gewicht einzelner Collis mehr als 80 Metercentner beträgt	Ustron (bezw. vice versa)	Skotschau und darüber hinaus gelegenen Stationen	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife für die Hauptbahn und die Localbahnen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	Verschieden		2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Für die in Ustron aufgegebenen begünstigten Güter gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, und für die in Ustron ankommenden begünstigten Güter gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. Die vorzulegenden Documente werden nicht wieder zurückgestellt.	Sendungen, für welche die im Verordnungs-Blatte Nr. 150 ex 1889, sub Post 3377, ab Golleschau transito publicirte Frachtbegünstigung in Anspruch genommen wird, wird der nebenstehende Nachlass nicht vergütet
237	Böhmischen Commercialbahnen		Getreide aller Art	Ronov-Woskořinek (oder vice versa)	Nimburg St.E.G.	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 250 t** Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	Kreuzer ö. W. 10·0	8·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Ronov-Woskořinek: Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend. Bei Sendungen nach Ronov-Woskořinek: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Die bezeichneten Documente sind bis Ende März 1891 einzusenden	
					Jičin B.C.B.				25·6	18·4	7·2			
					Bakov B.C.B.				32·3	28·4	3·9			

Druckfehler-Berichtigungen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatt Nr. 152 ex 1889 sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

Sub Post 3579 hat der officielle Frachtsatz in der Relation Wien St.E.G. oder K.F.N.B.—Nyitra richtig **369·4 kr. per 100 kg** zu lauten.

Sub Post 3583 hat der zugestandene Frachtsatz per 98·5 kr. per 100 kg nur für die Relation Aussig St.E.G.—Brünn St.E.G. und für Aussig St.E.G. oder Oe N.W.B.—Olmütz St E.G. zu gelten.

Sub Post 3587 hat es in der Rubrik „und gilt in der Zeit" richtig zu lauten: **Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890.** Ferner hat der „Nachlass" in der Relation Wlkawa—Marchegg loco und transit anstatt „88·3" richtig **83·3 kr. per 100 kg** zu lauten.

Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. In der Publication, Verordnungs-Blatt vom 17. December 1889, Nr. 147, fortlaufende Nr. 3165, ist die specielle Bedingung „Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagonladungen" durch den Zusatz: **von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür** zu ergänzen.

Druckfehler-Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. Der laut Publication, Verordnungs-Blatt vom 2. Jänner 1890, Nr. 1, fortlaufende Nr. 11, zugestandene Frachtsatz des Specialtarifes 2, bezieht sich auf den Verkehr zwischen jeder einzelnen der angeführten Versandtstationen Kaaden-Brunnersdorf, Krupa und Staz (B.E.B.) einerseits mit allen 3 Bestimmungsstationen Kralup, Prag (Bubna) und Prag (Smichow) andererseits. Die officiellen und zugestandenen Frachtsätze, sowie Frachtnachlässe in dieser Publication verstehen sich in Kreuzern ö. W., ferner hat der sinnstörende Beistrich zwischen Všetat und Přivor wegzufallen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.
Abonnements und Inserate aus dem Auslande übernehmen für das „Verordnungs-Blatt“ die Herren Haasenstein & Vogler in Leipzig, Berlin, Stuttgart und Zürich.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 5. **Wien, 14. Jänner 1890.** **III. Jahrgang.**

Staatsvoranschlag für Wasserbauten im Jahre 1890.

Laut des dem Abgeordnetenhause des Reichsrathes vorgelegten Staatsvoranschlages für das Jahr 1890 werden für Wasserbauten im genannten Jahre insgesammt 2,762.620 fl., gegenüber 2,822.700 fl. im Vorjahre, beansprucht. Hievon entfallen auf das ordentliche Erforderniss 1,043.160 fl., gegenüber 1,016.250 fl. im Jahre 1889, und auf das ausserordentliche Erforderniss 1,719.460 fl., gegenüber 1,806.450 fl. im Jahre 1889. Der Anspruch des Jahres 1890 ist daher gegenüber dem Dienste des Vorjahres im ordentlichen Erfordernisse um 26.910 fl. höher, im ausserordentlichen Erfordernisse dagegen geringer um 86.990 fl., was im Ganzen ein Mindererforderniss von 60.080 fl. ergibt.

Das ordentliche Erforderniss, welches in die Rubriken Wasserbau-Beiträge, Herstellung und Reparatur der Bauzeug-Magazine, dann Mieth- und Grundzinse, Erhaltung der Wasserbauwerke, verpachtete Erhaltungsarbeiten, Bezüge des minderen Wasserbau-Personals, Remunerationen und Aushilfen für das letztere, Bauzeug- und Requisiten-Anschaffung, allgemeine Grundentschädigung und verschiedene Auslagen zerfällt, beträgt für: Oesterreich unter der Enns 275.150 fl., Oesterreich ob der Enns 188.410 fl., Salzburg 39.000 fl., Steiermark 39.600 fl., Kärnten 37 800 fl., Krain 13.400 fl., Tirol und Vorarlberg 68.800 fl., Böhmen 20.000 fl., Galizien mit Krakau 166.500 fl., Bukowina 2500 fl. Hievon entfallen auf Erhaltung der Wasserbauwerke: in Oesterreich unter der Enns 274.500 fl., in Oesterreich ob der Enns 162.100 fl., in Salzburg 29.160 fl., in Steiermark 39.550 fl., in Kärnten 37.800 fl, in Krain 12.600 fl., in Tirol und Vorarlberg 63.440 fl., in Böhmen 205.200 fl., in Galizien mit Krakau 157.000 fl. und in der Bukowina 2000 fl.

Im ausserordentlichen Erfordernisse werden beansprucht: für Oesterreich unter der Enns 438.400 fl., für Oesterreich ob der Enns 220.000 fl., für Salzburg 65.000 fl., für Steiermark 54.960 fl., für Kärnten 150.000 fl., für Krain 60.000 fl., für Tirol und Vorarlberg 48.000 fl., für Böhmen 240.000 fl., für Mähren 3000 fl., für Galizien mit Krakau 430.000 fl., für die Bukowina 10.000 fl.

Von diesem ausserordentlichen Erfordernisse entfallen in Oesterreich unter der Enns 430.000 fl. auf den Aerarialbeitrag für die Donauregulirung; in Oesterreich ob der Enns 10.000 fl. auf die Regulirung der Donau bei Linz und die Herstellung eines Güterumschlagplatzes daselbst, 10.000 fl. auf die Donauregulirung am Struden, 60.000 fl. auf die übrigen Donaustrombauten bei Schildorf, Landshag, Ottensheim, Steyregg und Wallsee; 60.000 fl. auf Innflussbauten bei Hagenau, Aham, Mühlheim, Gimpling, Reichersberg, Gstätten und Schnelldorf; 20.000 fl. auf Salzachbauten bei der Scheperl- und Schlichtenau und 60.000 fl. auf Traunflussbauten bei Zaufel, Haigl, Saag, Schauersberg, Schafwiesen, Holzleiten, Ziglau, Putting, Traun und bei der Ebelsberger Brücke. Dass für die Donauregulirung und den Umschlagplatz bei Linz, deren Ausführung einen Aufwand von 802.856 fl. 83 kr. erfordert, wovon die Commune Linz 150:000 fl. und das Land Oberösterreich 56.200 fl. übernehmen, der Staat daher circa 600.000 fl. zu tragen hat, nur 10.000 fl. beansprucht werden, findet seine Erklärung darin, dass für die Bauführungen noch die mit den Finanzgesetzen der Jahre 1886, 1887, 1888 und 1889 bewilligten Dotationen von zusammen 260.000 fl. zur Verfügung stehen. Ebenso werden für die mit beiläufig 360.000 fl. veranschlagte Donaustruden-Regulirung bei Grein nur 10 000 fl. angesprochen, weil für diesen Zweck sowohl die pro 1888 bewilligte Dotation per 100.000 fl., als auch die mit Finanzgesetz für das Jahr 1889 bewilligte Rate von 80.000 fl., somit zusammen 180.000 fl. verfügbar sind.

Die für Salzburg im Extraordinarium präliminirten 65.000 fl. entfallen auf Salzach- und Saaleflussbauten, welche auf Grund der mit Bayern abgeschlos-

senen Staatsverträge vom 24. December 1820 und 9. Februar 1873 durchzuführen und zur Aufrechthaltung der Floss- und Schiffahrt, sowie zur Sicherung der nassen Grenze zwischen Oesterreich und Bayern unbedingt nothwendig sind. Besagte Bauten bestehen in der Fortsetzung der Regulirungswerke bei Oberndorf, der Reconstruction alter, schadhafter Faschinen- und Holzbauten zwischen Hallein und Salzburg, dann dem Ausbaue der Intervalle bei den Saale-Regulirungswerken.

Von dem ausserordentlichen Erfordernisse für Steiermark sind 53.700 fl. für Mur-Regulirungsbauten und 1260 fl. für Enns-Regulirungsbauten bestimmt, während die 150.000 fl., welche für Kärnten eingestellt wurden, den pro 1890 zu leistenden Staatsbeitrag für die Drau-Regulirung bilden, deren Gesammtkosten mit 2,500 000 fl. veranschlagt sind, und zu $^9/_{15}$ vom Wasserbau-Aerar, zu $^4/_{15}$ vom Lande Kärnten und zu $^2/_{15}$ von den Interessenten zu tragen sind.

Das ausserordentliche Wasserbau-Erforderniss für Krain per 60.000 fl. wird ausschliesslich für Save-Regulirungsbauten von Černuč bis zur steyerisch-croatischen Landesgrenze benöthigt, welche zur Sicherung der Flossfahrt, zum Schutze der angrenzenden Liegenschaften, sowie zur Erhaltung der durch die bisherige Regulirung erzielten Erfolge nothwendig sind.

Von dem ausserordentlichen Wasserbau-Erfordernisse für Tirol und Vorarlberg per 48.100 fl. kommen auf Inn-Recessbauten 6000 fl., auf Rhein-Correctionsbauten 25.000 fl. und auf die Reconstruction der durch die Elementar-Ereignisse des Jahres 1882 zerstörten ärarischen Nocedämme oberhalb Zambano, politischer Bezirk Trient, 17.100 fl. Die Inn-Recessbauten sind auf Grund des Staatsvertrages mit Bayern vom 14. November 1821 und der nachträglichen Vereinbarung vom Jahre 1879 in der Grenzstrecke vom Sparkenbache bis Windhausen auszuführen, während die für Rheincorrectionsbauten angesprochenen 25.000 fl. dazu dienen sollen, die mit der Schweiz vereinbarten nothwendigsten Bauten dieser Art in den Wuhrbezirken Altenstadt, Koblach, Mäder, Götzis, Hohenems, Lustenau, Höchst, Fussach und Glaissau zu bewerkstelligen.

(Schluss folgt).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Auflassung von Wächterposten, Aenderung der Streckeneintheilung und Umwandlung von Hand- in Zugschranken auf der Strecke Dzieditz-Jawiszowice und Libiąc-Trzebinia: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Auflassung von Wächterposten, Aenderung der Streckeneintheilung und Umwandlung von Hand- in Zugschranken auf der Strecke Dzieditz-Jawiszowice und Libiąc-Trzebinia für den 22. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Eugen Kraus in Biala betraut. [G.-I.-Z. 13.]

Ostrau - Friedlander Eisenbahn. (Verlegung der Theilstrecke von km 3·15 bis km 3·5: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Mistek hat die politische Begehung des Projectes der Ostrau-Friedlander Eisenbahn für die Verlegung der Theilstrecke von km 3·15 bis km 3·5 für den 20. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 149.]

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Einschaltung eines Objectes bei km 334·834.) Bei km 334·834 wird ein gemauertes Object zum Zwecke der Legung der die Bahnanlage dortselbst kreuzenden Wasserleitung des Heinrich Grafen Larisch-Mönnich eingeschaltet. [13. December 1889, Z. 48.198.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Ladegeleise in der Station Aussig.) In der Station Aussig der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wird ein Ladegeleise für Zwecke des Siderolithwaarenfabrikanten Johann Maresch hergestellt. [31. November 1889, Z. 48.342.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig - Teplitzer Eisenbahn - Gesellschaft. (Anschaffung von 5 Stück Locomotiven.) Die Verwaltung der obgenannten Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, 5 Stück Locomotiven nach dem mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 7. December 1888, Z. 46.956, genehmigten Typenplane anzuschaffen und die Lieferung dieser Locomotiven der Actiengesellschaft der Locomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wr.-Neustadt zu übertragen. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfalls von der Bahnverwaltung erstattete Anzeige genehmigend zur Kenntniss genommen. [3. Jänner, Z. 53.795 ex 1889.]

— (Anschaffung von 5 Stück Schlepptendern) Die Verwaltung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, in nächster Zeit 5 Stück Schlepptender nach dem mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 2. März 1888, Z. 6854, genehmigten Typenplane anzuschaffen und die Lieferung dieser Tender der Firma F. Ringhoffer in Smichow bei Prag zu übertragen. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfalls von der Bahnverwaltung erstattete Anzeige genehmigend zur Kenntniss genommen. [3. Jänner, Z, 53.794 ex 1889.]

F. Ringhoffer in Smichow bei Prag. (Bau von 4 Stück Cisternenwagen für Säuretransporte.) Die von obgenannter Firma eingereichten Typenpläne für Seitens der Firma „Oesterreichischer Verein für chemische und metallurgische Production“ in Aussig a./E. in Bestellung gegebenen 4 Stück Cisternenwagen für Säuretransporte mit achtklötziger Bremse und geschlossenem Bremserhüttchen wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [4. Jänner, Z. 50.506 ex 1889.]

Nachrichten aus Ungarn.

Regulirung des Eisernen Thores. (Detailprogramm der auszuführenden Arbeiten.) In Ergänzung unserer Berichte über die aus Anlass der Regulirung des Eisernen Thores (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6, 93 und 147 ex 1888) auszuführenden Arbeiten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24 ex 1889), sind die nunmehr diesbezüglich festgestellten Detailbestimmungen nachzutragen. Diesen zufolge wird, behufs Umgehung der eigentlichen Katarakte, ein durch Dämme begrenzter offener Schiffahrtscanal längs des rechtsseitigen Donauufers durchgeführt. Der Canal ist 2 m unter dem ausgeglichenen Wasserspiegel des Nullpunktes mit einer Sohlenbreite von 80 m durch die die Katarakte bildende Felsenbank herzustellen. Der linksseitige Damm ist vom oberen Ende bis zur Felsenbank Prigadc um 0·63 m höher, als der höchste derzeit bekannte Wasserstand, von der Felsenbank abwärts, in der Höhe dieses Hochdammes mit einer Kronenbreite von 4 m projectirt. Der rechtsseitige Damm des Canals erhält eine Kronenbreite von 6 m. Da diese Krone als Treppenweg für Schiffszüge mit Pferdebespannung dienen soll, wird sie mit einer Barrière zu versehen sein und ist an einer Stelle mit dem Ufer durch eine Brücke mit 10 m Spannweite verbunden. Der linksseitige Damm wird am oberen Ende, eventuell auch am unteren Ende des Canals, mittelst provisorischer Querdämme mit dem Ufer verbunden, so dass der im Bette des offenen Canals befindliche Felsengrund im ruhigen und seichten Wasser leichter abzubrechen sein wird. Diese provisorische Verbindung wird, wenn der Canal fertig gestellt ist, entfernt und das Materiale anderwärts verwendet werden. Von Schleussen oder irgend welchen sonstigen Abschlüssen wurde, als im Allgemeinen überflüssig und fortwährende Betriebskosten verursachend, gänzlich abgesehen. Die Länge des offenen Canals wird 2070 m betragen; zur Herstellung desselben wird das Abbrechen von ca. 246.000 m³ Felsen erforderlich sein. Bei den Dämmen werden zum Steinwurfe

339.080 m³, zu den Dammanschüttungen 213.324 m³ und zur Pflasterung 95.500 m³ Material nothwendig sein. Die unterhalb Moldava das Donaubett quer durchziehende Felsenbank Stenka wird in ihrer ganzen Ausdehnung nach durchschnitten. Der hier im freien Strome herzustellende Schiffahrtscanal soll — wie auch die übrigen mehr oder weniger bedeutenden Canäle, bis auf den grossen Canal beim Eisernen Thore, der breiter sein wird als alle anderen — 2 m unter dem Nullpunkte vertieft und an der Sohle 60 m breit werden; insgesammt werden hiebei ca. 7400 m³ Felsen zu entfernen sein. 14·8 km unterhalb Stenka wird durch die Felsenbänke Kozla und Dojke längs des linken Ufers ein ebenso profilirter Canal mit Abbrechen von beiläufig 65.800 m³ Felsen hergestellt werden. Auf weitere 9 km Entfernung ist ein Canal durch die Felsenbänke Izlas und Tachtalia bis zur Spitze bei Greben in denselben Profildimensionen zu führen, wozu die Entfernung von ca. 46.800 m³ Felsen erforderlich ist. In einer weiteren Entfernung von 7·8 km ist durch die Felsenbank Jucz, welche die für die Schiffahrt besonders gefährliche Stromschnelle Jucz verursacht, ein gleicher Schiffahrtscanal durchzubrechen und werden hiebei ca. 32.000 m³ Felsen zu entfernen sein. Ausserdem werden auf dieser ganzen Strecke einzelne alleinstehende Felsenriffe bis zu 2 m unter Null wegzusprengen sein und beträgt die Cubatur dieser Felsenriffe ca. 10.000 m³. Insgesammt werden demnach zwischen den Felsenbänken Stenka und der Grebenspitze ca. 162.000 m³ Felsen, und zwar Granit, quarzhaltiger Glimmerschiefer, thonhaltiger und mit Schieferadern durchzogener Kalkstein und mit Quarzschieferadern durchzogener, porphyrartiger Serpentinstein zu entfernen sein. Die Mächtigkeit der abzubrechenden Felsen beträgt im Mittel nicht ganz 1 m, die Strömung ist an diesen Stellen pro Secunde 2·5 bis 4·5 m. In diesen Theilen der Stromschnellen sind ausserdem zwei mächtige Staudämme zu errichten, und zwar ein Staudamm von Greben bis Milanovacz, um bei gleichzeitiger Wegsprengung der Grebenspitze für die Schiffahrt bei niedrigem Wasserstande auf diesem durch Versandung bereits sehr seichten Stromabschnitte genügend Fahrwasser aufrecht zu erhalten und bei Hochwasser den nach der Grebenspitze so bedeutenden Wassersturz, welchen die bergfahrenden Schiffe kaum überwinden können, genügend abzuschwächen. Die Länge des projectirten Dammes beträgt 6216 m; die 3 m breite Krone liegt 2 m über dem gestauten Wasser, Krone und Böschung des aus Steinwurf herzustellenden Dammes werden ihrer ganzen Dimension nach abgepflastert. Nach den bereits ausgearbeiteten Detailplänen des dirigirenden Chefingenieurs, Ministerialrath Ernst Wallandt, sind hiebei circa 480.000 m³ Steinmaterial und 68.000 m² Pflasterung zu verbauen; später soll der Staudamm eventuell durch zwei bis drei Querdämme mit dem rechtsseitigen Ufer verbunden werden. Da die bei Greben auf 425 m eingeengte Donau sich unmittelbar unterhalb Greben auf 1409 m verbreitert, muss der Staudamm mitten in das Strombett hineingebaut werden. Ein zweiter Staudamm ist von Jucz bis Colubinje zu erbauen, da das ausserordentliche Gefälle bei der Stromschnelle Jucz durch die Vertiefung der Felsenbank allein nicht genügend behoben werden kann. Durch die Aufführung dieses Staudammes unterhalb Jucz wird das Profil der Donau bei kleinem Wasser auf 350 m verengt. Die Länge des Dammes beträgt 3935 m, die Krone ist 3 m breit. Am Anfangspunkte desselben steht der Staudamm nur 0·5 m über dem Niveau, am Ende desselben aber — da er horizontal geführt wird — 2·4 m über dem höchsten Wasserspiegel. Zur Verbauung gelangen im Sinne der Pläne bei diesem Damme 120.520 m³ Steinmaterial und 36.800 m³ Pflasterung.

Ausland.

Preussen. (Verstaatlichung der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft.) Die ausserordentliche Generalversammlung der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft hat am 19. December v. J. über das Angebot der kgl. preussischen Staatsregierung, betreffend den Uebergang des Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat, einstimmig beschlossen, den Aufsichtsrath und Vorstand zu ermächtigen, mit der Staatsregierung einen Vertrag im Gegenstande auf Grund der vorliegenden Offerte abzuschliessen und die bisher bestandene Gesellschaft aufzulösen.

Die Abfindung der Actionäre findet in folgender Weise statt: Der Staat ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an den Inhabern von Actien der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons, eine Abfindung anzubieten, und zwar:

a) für je eine Actie Lit. A à 500 Mk. Staatsschuldverschreibungen der 3½percentigen consolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 500 Mk., sowie eine baare Zuzahlung von 50 Mk.,
b) für je eine Actie Lit. B à 500 Mk. Staatsschuldverschreibungen der 3½percentigen consolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 300 Mk. und eine baare Zuzahlung von 30 Mk. pro Actie,
c) für je sieben Actien Lit. C à 500 Mk. Staatsschuldverschreibungen der 3½percentigen consolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 500 Mk.,

sämmtliche Staatsschuldverschreibungen mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1890.

Die Bekanntmachung des Angebotes erfolgt spätetens 14 Tage vor dem Beginne des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausch wird der Staat eine Frist von einem Jahre bewilligen. Der Staat ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens unter Anrechnung des auf die umgetauschten Actien entfallenden Betrages behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Actien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Actien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftscasse gegen Empfangnahme ihres Antheiles an dem Kaufpreise abzuliefern. Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheiles erfolgen darf. Die Uebergabe des Kaufobjectes wird am 1. des zweiten auf die Perfection dieses Vertrages folgenden Monates bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. April 1890 ab die Verwaltung und der Betrieb des Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Unternehmens für Rechnung des Staates erfolgen, so dass also die Einkünfte der Bahn schon von diesem Tage ab dem Staat zufallen.

Sofern die für das Betriebsjahr 1889/90 auf die Actien zu zahlende Dividende zur Zeit der Auflösung der Gesellschaft noch nicht festgestellt sein sollte, wird dieselbe in bisheriger statutenmässiger Weise festgestellt. Auf die Dividendenscheine späterer Betriebsjahre wird, da die Gesellschaft inzwischen in die Liquidation eingetreten ist, eine Dividende nicht mehr gezahlt.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2440 Tonnen Gehalt ist am 22. November 1889 mit 38 Passagieren, 1052 Gewichtstonnen Ladung und 6866 Stück verschiedener Hölzer von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich nach Bombay: 359 t, darunter 29 Colli Lampen, 88 Colli Holzwaaren, 130 Colli Wein, 1358 Colli Papier, 135 Colli Manufacte, 217 Colli Metallwaaren, 75 Colli Seife, 69 Colli Glaswaaren, 230 Colli Aepfel u. s. w.; nach Calcutta: 93 t, darunter 50 Coll Bier, 50 Colli Metallwaaren, 293 Colli Papier; nach Singapore: 160 t, darunter 82 Colli Erdwachs, 360 Colli Bier, 85 Colli Papier, 131 Colli Seife, 385 Colli Mehl, 280 Colli Wein, 31 Colli Kurzwaaren und 24 Colli Baumwollwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 554.215 fl.

Preussen. (Preisausschreiben für den Entwurf, bezw. das Modell eines Oder-, Oder-Spreecanal- und Spreeschiffes.) Die kgl. preussischen Ministerien der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe haben zur Erlangung von Entwürfen, bezw. Modellen für ein am zweckmässigsten erbautes, zum Befahren der Oder, des Oder-Spreecanals und der Spree innerhalb der Stadt Berlin am meisten geeignetes Segel- oder Lastschiff von mindestens 8000 Ctr. Tragfähigkeit eine Wettbewerbung unter den deutschen Schiffsbaumeistern ausgeschrieben. Erfordert wird, dass das Fahrzeug bei geringster Masse an Baustoff die grösste Wasserverdrängung, demnach unbeladen die geringste Eintauchung, dabei in jeder Beziehung die grösste Festigkeit besitzt und unbeschadet der Völligkeit durch einen möglicht geringen Kraftaufwand mit angemessener Geschwindigkeit und Steuerfähigkeit fortbewegt werden kann. Hiebei ist wohl zu berücksichtigen, dass die Fahr-

rinne der Oder bei niedrigen Wasserständen nur eine Tiefe von 1 m besitzt, und dass die geringsten lichten Höhen der Brücken bei dem höchsten schiffbaren Wasserstande der in Betracht kommenden Wasserstrassen in der Mitte der Durchfahrtsöffnungen nicht mehr als 3·20 m, in 3 m beiderseitiger Entfernung von der Mitte nicht mehr als 3 m beträgt. Die bei der Canalisirung der oberen Oder von Breslau aufwärts bis Kosel zu erbauenden neuen Schleusen erhalten gleich denjenigen des Oder-Spreecanals eine Thorweite von 8·6 m und eine nutzbare Kammerlänge von 55 m. Die Wettbewerbung kann sich sowohl auf eiserne, wie auf hölzerne Segelschiffe oder Lastschiffe ohne Segel erstrecken. Zeichnungen, Beschreibungen, Berechnungen, bezw. Modelle sind bis zum 1. Mai 1890, Mittags 12 Uhr, bei dem kgl. Oberpräsidium zu Breslau (Oderstrombau-Verwaltung) einzureichen. Verspätete Sendungen sind von der Bewerbung ausgeschlossen. Die Zeichnungen sollen aus Grundrissen, Längen- und Querschnitten im Massstabe von 1:50 bestehen. Derselbe Massstab ist für Modelle anzuwenden. Für die rechtzeitig eingegangenen Sendungen wird auf Wunsch eine Empfangsbescheinigung ertheilt. Eine etwaige Versicherung der Sendungen für die Zeit von der Einlieferung bis zum Rückempfang ist den Eigenthümern überlassen. Das Preisgericht besteht aus je einem Beamten der Oderstrombau-Verwaltung und der Wasserbau-Verwaltungen zu Potsdam und Berlin, einem Lehrer der Schiffsbaukunde an der technischen Hochschule zu Berlin, zwei Schiffsbaumeistern und vier Schiffsrhedern. Für die nach dem Urtheile des Preisgerichtes beste Lösung wird ein Preis von 2000 Mark und für die nächstbeste Lösung ein Preis von 1000 Mark ausgesetzt. Das Preisgericht tritt am 1. Juli 1890 in Breslau zusammen und werden die Namen der Mitglieder, sowie der Versammlungsort mindestens vier Wochen vorher in geeigneter Weise zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden. Der Staatsregierung steht die letzte Entscheidung über die Bewilligung der Preise zu. Gegen Zahlung der Preise erwirbt die Staatsregierung das Recht, über die Modelle sowie über die Entwürfe und deren Inhalt zu verfügen, auch dieselben mit der Wirkung zu veröffentlichen, dass Jedermann befugt ist, ohne Erlaubniss der Verfertiger und Verfasser, Fahrzeuge darnach herzustellen, in Verkehr zu bringen, feilzuhalten und zu gebrauchen. Innerhalb vier Wochen nach erfolgter Entscheidung über die Bewilligung der Preise werden die nicht preisgekrönten Modelle, sowie die Entwürfe mit ihren Anlagen den Einsendern auf Wunsch und eigene Gefahr portofrei zurückgesendet.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

14. Jänner, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

15. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Thetis", Capitän G. Doncich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

16. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Messina", Capitän G. Vitaglich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

16. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste", Capitän P. Covacich, nach Venedig.

17. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Smirne", Capitän G. Dall' Asta, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

18 „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe", Capitän G. Sabattini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Maliuska.

18. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

Levante-Dienst.

14. Jänner, um 6 Uhr Nachm., Dampfer „Timavo", Capitän P. Susanich, nach Batum, mit Berührung von Patras, Sira, Piräus, Salonich, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasonda und Trapezunt.

16. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Argo", Capitän R. Mayer, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.

17. „ zu Mittag, Dampfer „Achille", Capitän E. Ratzmann, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Java und Beyruth. Ferner nach Alessandretta, Lattachia, Tripoli und Mersina, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

18 „ um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Urano", Capitän G. Walluschnig, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje). Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Februar, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Imperatrix", Capitän F. Egger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. Februar, Nachmittags, Dampfer „Polluce", Capitän A. Orlando, nach Santos, mit Berührung von Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen. (Constituirungswahlen des Vorstandes, der Beisitzer des Schiedsgerichtes und Ernennung des leitenden Directors.) Am 18. December 1889 fand die constituirende Generalversammlung der „Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen" statt und wurden in derselben folgende Wahlen mit Stimmeneinhelligkeit vorgenommen:

I. In den Vorstand wurden gewählt:

a) aus der Curie der ernannten Delegirten die Herren
Georg von Görgey, Oberinspector der Nordwestbahn;
Wilhelm Hallama, Director der Dampftramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.);
Dr. Conrad Kluger, Rechtsconsulent der Südbahn;
Dr. Angelo Ritter von Kuh, k. k. Regierungsrath und General-Secretär der Böhm. Westbahn;
Franz Linkh, Oberbuchhalter der Wien-Aspang-Bahn;
Otto Microys, Oberinspector der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
Dr. Alb. Ritter von Ostheim, k. k. Regierungsrath und administrativer Director der Carl Ludwig-Bahn;
Wilhelm Rauscher, Oberinspector und Rechtsconsulent der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
Dr. Ferdinand Zehetner, k. k. Hofrath und administrativer Director der k. k. österr. Staatsbahnen.

b) Aus der Curie der gewählten Delegirten die Herren:
Anton Aynedter, Werkmeister in der Werkstätte der k. k. österr. Staatsbahnen;
Johann Czernik, Dreher in der Werkstätte der Südbahn;
Emanuel Ertl, Sattler in der Hauptwerkstätte der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
Willibald Hampel, Schlosser in der Werkstätte der Südbahn;
Johann Kloss, Spengler in der Werkstätte der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
Anton Kreimel, Locomotivaufseher in der Werkstätte der Dampftramway;
Felix Reifer, Leiter der Wagenwerkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
Johann Weissenberger, Oberwerkführer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

II. Als Beisitzer des Schiedsgerichtes:

a) aus der Curie der ernannten Delegirten:
Herr Dr. Hugo Böhm, General-Secretär der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag;

b) aus der Curie der gewählten Delegirten:
Herr Ernst Krauss, Dreher in der Werkstätte Wien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Bei der sodann vorgenommenen Constituirung des definitiven Vorstandes wurden je mit allen gegen eine Stimme gewählt:

Zum Obmanne: Herr Dr. Ferdinand Zehetner, k. k. Hofrath und administrativer Director der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und

zum Obmann-Stellvertreter: Herr Dr. Alb. Ritter von Ostheim, k. k. Regierungsrath und administrativer Director der Carl Ludwig-Bahn.

In der Vorstandssitzung vom 23. December 1889 wurde der bisherige General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Herr Ludwig Nunnenmacher, Ritter von Röllfeld, zum leitenden Director der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen ernannt, und wurde diese Ernennung Seitens der Staatsverwaltung bereits genehmigt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Uebernahme der Stationen Crailsheim und Ulm durch die kgl. Württembergischen Staatsbahnen.

Mit 1. Jänner 1890 gehen die Stationen Crailsheim und Ulm in den ausschliesslichen Besitz der kgl. Württembergischen Staatsbahnen über.

Es sind mithin zu diesem Termine sämmtliche in den Tarifheften Theil II, Heft 1, Theil III, Heft 1, und Theil IV des obenbezeichneten Verkehres enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Crailsheim und Ulm der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zu streichen und vorläufig unverändert in den Tarifheften Theil II, Heft 2, Theil III, Heft 2, und Theil IV bei den Stationen der kgl. Württembergischen Staatsbahnen nachzutragen.

Wien, am 27. December 1889. [31]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wiedereinführung der tarifmässigen Bestimmungen über die lagerzinsfreie Zeit, den Lagerzins und die Wagenverzögerungs-Gebühren in der Station Matzleinsdorf.

Nachdem in der Station Matzleinsdorf der Güterverkehr wieder in normaler Weise abgewickelt werden kann, werden die in der Kundmachung Z. 17 685/C^{II} vom 14. December 1889 eingeführten, und mit Kundmachung gl. Z. vom 21. December 1889 modificirten Ausnahmsbestimmungen aufgehoben und treten vom 8. Jänner 1890 ab bezüglich der lagerzinsfreien Zeit, des Lagerzinses und der Wagenverzögerungs-Gebühren die tarifmässigen Bestimmungen wieder in Kraft.

Wien, am 3. Jänner 1890. [32]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. Februar 1890 treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

1. Nachtrag VI zu dem seit 1. Juli 1887 giltigen Ungarisch-Adriatischen Verbands-Tarifhefte 1 und
2. Nachtrag III zu dem seit 1. September 1888 giltigen Ungarisch-Adriatischen Verbands-Tarifhefte 3.

Diese Nachträge enthalten:

a) Ergänzungen der besonderen Bestimmungen der Haupttarife;
b) Aenderungen der Waarenclassificationen und
c) Aenderungen von Frachtsätzen.

Exemplare vorbezeichneter Tarifnachträge können durch die Tarifbureaux der Verbands-Verwaltungen, die Betriebs-Direction der Südbahn in Budapest und die in den Verbandstarifen und deren Nachträgen enthaltenen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. Jänner 1890. [33]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung anderweitiger Zollabfertigungsgebühren der italienischen Bahnen.

Am 15. Jänner 1890 treten auf den italienischen Bahnen neue Gebührentarife für die Zollabfertigung in Kraft. Dieselben werden vom gleichen Tage ab auch im directen Verkehre an Stelle der auf Seite 233—236 des Theil II des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Tarifes enthaltenen Tarife angewendet.

Wien, am 11. Jänner 1890. [34]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-, resp. Fiume-Deutsche Verbände.

Einführung des Nachtrages II zum Theil I.

Mit 1. März 1890 tritt ein Nachtrag II zu dem vom 1. Mai 1886 giltigen Verbands-Gütertarif, Theil I, für die obgenannten Eisenbahnverbände in Kraft.

Dieser Nachtrag II enthält Aenderungen zum Betriebs-Reglement nebst Zusatzbestimmungen, sowie Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification.

Exemplare des Nachtrages können bei unserer commerciellen Direction in Wien, bei unserer Betriebs-Direction in Budapest, bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie durch die Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 7. Jänner 1890. [35]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Frachtbegünstigungen für Viehfutter-Transporte nach Galizien und der Bukowina.

Für Viehfutter-Transporte, als: Hafer und Kleie, Heu und Stroh, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlempe, Spülicht und Trebern, werden rücksichtlich der Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juni 1890, nachstehende Begünstigungen gewährt:

von 1 bis 231 km der ermässigte Einheitssatz von 13 kr. pro Kilometer und verwendeten Wagen;

für Strecken von 232 bis 300 km der fixe Satz von fl. 30·10 pro verwendeten Wagen;

für Strecken von mehr als 300 km der ermässigte Einheitssatz von 10 kr. pro Kilometer und verwendeten Wagen.

Auf die erwähnte Begünstigung haben nur solche Futtertransporte Anspruch, welche auf Grund eines hiezu bestimmten Formulares, Seitens des betreffenden galizischen Gemeindeamtes ausgefertigten und durch die zuständige k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten „Cumulativ-Bestellzettels" von galizischen, bezw. Bukowinaer Landwirthen zur Fütterung ihres eigenen Viehstandes bezogen werden.

Wien, am 13. Jänner 1890. [36]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									kr.	kr.	kr.			
238	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gerste und Malz	Brünn St.E.G.	Königsfeld	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	7·2	5·2	2·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Rečkowitz				8·0	6·0	2·0			
				oder vice versa										
			Bier in Fässern	Königsfeld	Brünn St.E.G.	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut			8·0	6·0	2·0			
				Rečkowitz					9·0	7·0	2·0			
			Ostrauer und Oberschlesische Kohle und Coaks	Versandtstellen der directen Tarife vom 1. April 1888 (via Holubitz)	Königsfeld Rečkowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen		Kohlentarife	Verschieden		2·0	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Das Abladen haben die Parteien zu besorgen
239	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand	Eisenz-Pisek transit	Gaya	60 Waggons	Bis Ende December 1890	Localtarif	8·7	7·2	1·5	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Das Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Nemotitz				12·3	8·4	3·9			
240	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiesrückstände und Schwefelkiesabbrände			Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht für mindestens die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Keine directen Frachtsätze	kr. a) | b)		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen. Routenvorschriften sind unzulässig
				Nestersitz	a) Mähr.-Ostrau b) Schönbrunn					53·8 | 55·2				
				Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.						52·5 | 53·0				
				Peček, Kolin (Schönweid), Pardubitz						40·0 | 40·5				
				Holoubkau u. Radnitz						62·0 | 62·5				
				Kazňau						70·0 | 70·5				
241	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes III und des Ausnahmetarifes Nr. 2		Stationen der B.Fr.E. zwischen Halbstadt und Breslau (incl.), Königszelt und Liegnitz (incl.), sowie Stationen zwischen Hirschberg und Neurode	Aufrechthaltung der für den Specialtarif III, respective Ausnahmetarif Nr. 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif	Verschieden		kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
				Hronow							1·0			
				Nachod							2·0			
				Neustadt a/M.							2·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
242	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Graphit der Classe C	Hannsdorf	Gavosdia	In vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	157·8 kr.		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
243	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	W e i n	Versecz	Znaim St.E.G. und Oe.N.W.B., Retz, Schattau und Zellerndorf	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Schluss der Schiffahrt im Jahre 1890	Local-, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	Verschieden	kr. 221·5		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1891	Die Frachtbriefe dürfen keine Routenvorschriften tragen
				Fehértemplom						219·9				
				Versecz						231·5		Im Kartirungswege		
				Fehértemplom						229 9				
244	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle	Wenzeslausgrube	Schreckenstein	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Niederschlesischer Kohlentarif vom 1. Juni 1889	kr. 52·1	kr, 43·5	kr. 8·6	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen an die Heizhausleitung der Oesterr. Nordwestbahn in Schreckenstein adressirt und für Regiezwecke dieser Bahn bestimmt sein
				Rubengrube					50·9	42·3	8·6			
245	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Dreiachsiger, auf eigenen Rädern laufender Schlafwaggon	Prag St.E.G. (Hrabovka) transit	Granica transit (mit der Bestimmung nach St. Petersburg)	Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahnfahrzeugen giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis Ende März 1890		Besteht kein directer Satz	fl. 49·90 pro Achse		Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende April 1890	
246	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Eisen- und Stahlwaaren, eiserne Maschinentheile und Dampfkessel, bis 6·3 m Länge	Knobis	Kralup St.E.G. loco und transit	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	17 5 kr.	12·0 kr.	5·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse bei Sendungen von Knobis und der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bei Sendungen nach Knobis. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1891 einzusenden	
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
247	**Südbahn-Gesellschaft**		Sessel, zerlegt, in Kisten verpackt	Pöltschach	Cormons loco und transit	Bei Verladung auf offenen Wagen der Serie H, J, K und Jl. Das Aufladen hat die Partei durch ihre eigenen Leute zu besorgen. Die Frachtbriefe müssen nachstehende vom Aufgeber unterfertigte Clausel enthalten: „Ich erkläre hiermit, dass ich für jeden Schaden hafte, welcher durch das von mir bewirkte Aufladen vorstehend bezeichneten Gutes an demselben oder an den Fahrzeugen der Eisenbahn entstehen könnte.“ Die nothwendigen Deckmittel sind von der Partei beizustellen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Variabel	64·— Oe. W. fl pro Wagen	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Triest (S.B.)					58·—		Im Kartirungswege		
					Fiume					58·—		Im Kartirungswege		
248	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz, und zwar: Weichholz, gesägte Bretter aus Buchenholz, Dauben aus Buchenholz u. Brennholz	Komancza	Triest und Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Eine Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist unzulässig. Das Abladen erfolgt durch die Bahnanstalt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ungar.-Galizischer Verbandstarif	159·6 kr. ö. W. B.-N.	153·8 kr. ö. W. B.-B.	5·8 kr. ö. W. B.-B.	Im Kartirungswege		
219	**Südbahn-Gesellschaft**		Knochen, ungebrannte	Budapest S.B. loco und transit	Laibach S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- u. Abladens gelten die bezüglichen Bestimmungen der Serie XIII des Südbahntarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	76·2 kr.	66·0 kr. incl. ung. Steuer, jedoch excl. Mgb.	10·2 kr.	Im Kartirungswege		
250	**Südbahn-Gesellschaft**		Rohblei	Littai	Innsbruck	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Auf den Frachtbriefen ist Instradirung via Marburg vorzuschreiben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	158 kr. incl. Mgb.	98 kr. incl. Mgb.	60 kr. incl. Mgb.	Im Kartirungswege		
251	**Südbahn-Gesellschaft**		Bleiglätte	Littai	Budapest S B loco und transit		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	123·6 kr. incl. Mgb. u. ungar. Steuer	100 kr. incl. Mgb. u. ungar. Steuer	23·6 kr. incl. Mgb. u. ungar. Steuer	Im Kartirungswege		
					Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) bis Wr.-Neustadt				Verschieden	92·2 kr. incl. Mgb.	Verschieden			
252	**Südbahn-Gesellschaft**		Bleierz und Schlacken	Littai	Frohnleiten	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens sind die bezüglichen Bestimmungen der Serie XIII des Südbahntarifes massgebend. *) Auf den Frachtbriefen ist die Instradirung via Marburg vorzuschreiben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	42	32	10	Im Kartirungswege		
					Peggau				42	31	11			
					Stübing				40	30	10			
					Gratwein				40	30	10			
					Judendorf				40	29	11			
					Graz				38	28	10			
					Sterzing*)				82	69	13			
					Klausen*)				84	69	15			
									kr. excl. Mgb.	kr. excl. Mgb.	kr. excl. Mgb.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
253	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Böhmischen Commercialbahnen	Mauer- und Dachziegel	Lobosic	Raudnic	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 8·4	kr. 7·2	kr. 1·2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Transporte besorgt die Partei
					Prag St.E.G., Bubna, Bubenč via Roztok				Verschieden	17·0	—			
					Nimburg (via Böhm.-Brod Pořičan)				35·7	24·6	11·1			
					Jičin B.C.B. (via Böhm.-Brod—Pořičan—Nimburg St.E.G.—Kopidlno)				Kein directer Satz	33·2	—			
			Kalk		Bodenbach St.E.G.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			15·1	10·0	5·1			
					Schönpriesen				9·7	7·7	2·0			
					Aussig St.E.G. und Raudnic				Verschieden	7·2	—			
					Prag St.E.G., Bubna, Bubenč via Roztok					17·0	—			
					Nimburg St.E.G. (via B.-Brod—Pořičan)				35·7	24·6	11·1			
					Jičin B.C.B. (via Böhm.-Brod—Pořičan, Nimburg, Kopidlno)				Kein directer Satz	33·2	—			
254	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zink in Blöcken u. Platten (Rohzink), Zinkblech (Walzzink), Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink)	Schoppinitz O.S.E. und R.O.U.E.	Annathal-Rothau B.E.B.	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil III, giltig vom 1. September 1887		Mark 2·98		Im Kartirungswege		
255	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Jaroslau-Sokal	Getreide	Rawa ruska, Krystynopol, Sokal	Krakau loco und darüber	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 17. December 1889, sub Post-Nr. 3081, für nebenbezeichnete Getreidetransporte nach Krakau loco und darüber publicirten Frachtsätze gelten vom 3. Tage nach dieser Publication unter den gleichen Bedingungen auch für Sendungen **nach Podgórze-Plaszow loco und darüber** und können die in dieser Verkehrsrelation verfrachteten Getreidetransporte in das für Krakau loco und darüber stipulirte Verfrachtungsquantum eingerechnet werden								
256	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohes Eisenoxydul (Farberde)	Kaźňau	Szczakowa	Bei Aufgabe in losem Zustande oder in Säcken verpackt in Mengen von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890		Besteht kein directer Tarif	103·4 kr.		Im Kartirungswege		

Ergänzung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 152 vom 31. December 1889, sub Post-Nr. 3556, für Eisenwaaren von Neuberg nach Mürzzuschlag transit publicirte Frachtsatz von 1·9 kr. ö. W. Noten pro 100 kg findet unter den gleichen Bedingungen auf für „Schnittholz-Transporte“ Anwendung.

Berichtigungen. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 9. Jänner l. J. sind nachfolgende Berichtigungen durchzuführen:

Sub Post 147. In der 14. Rubrik ist statt „Original-Aufgabs-Recepisse“ **„Original-Frachtbriefe“** zu setzen.
Sub Post 151. In der letzten Zeile der 7. Rubrik ist statt „Urtron“ **„Ustron“** zu setzen.
Sub Post 157. Unter der Rubrik „zugestandener Frachtsatz“ ist statt „17·8 kr.“ **„12·8 kr.“** zu setzen.
Sub Post 159. Der Name der Station „Bátyn“ ist auf **„Bátyu“** und jene der Station „Töke-Terebcs“ auf **„Töke-Terebes“** richtig zu stellen.
Sub Post 160. In der 14. Rubrik ist statt „Original-Frachtbriefe“ **„Original-Aufgabs-Recepisse“** zu setzen.
Sub Post 164. Unter der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen“ ist das Wort „Köbány“ auf **„Köbánya“** richtig zu stellen.
Sub Post 165. Unter der Rubrik „zugestandener Frachtsatz“ ist der Frachtsatz „65·5“ auf **„65·3“** richtig zu stellen.
Sub Post 169. Ist unter derselben Rubrik statt „18·8 kr.“ **„13·8 kr.“** zu setzen.
Sub Post 174. Unter der Rubrik „für die Transportstrecke“ nach dem Worte „Linie“ das Wort **„der“** und statt „Oderberg“ das Wort **„Oderberger Eisenbahn“** zu setzen.

GEBÜHREN-TARIF

des

öffentlichen Landes-Lagerhauses in Krakau.

I. Gebühren-Tarif für Getreide jeder Art, Kleie und andere Sämereien.

1. Lagergeld.

Das Lagergeld für Getreide jeder Art und Sämereien wird per Woche berechnet, wobei jede begonnene Woche als ganze in Rechnung kommt.

	von 100 kg fl.	kr.
Für Getreide jeder Art in Säcken für die erste Woche	—	$\frac{3}{4}$
„ „ „ „ „ „ „ jede weitere Woche	—	$\frac{1}{2}$
„ „ „ „ geschüttet „ die erste Woche	—	1
„ „ „ „ „ „ jede weitere Woche	—	$\frac{3}{4}$
„ Klee und Sämereien in Säcken für die erste „	—	1
„ „ „ „ „ „ jede weitere „	—	$\frac{3}{4}$
„ „ „ „ geschüttet „ die erste „	—	$1\frac{1}{2}$
„ „ „ „ „ „ jede weitere „	—	1

Bestimmt der Einleger die Höhe der Einlagerung seines Productes, oder wenn, sei es das Quantum, sei es die Qualität des eingesendeten Productes, eine höhere Schüttung nicht gestattet, so beträgt der Lagerzins für Getreide jeder Art:

	fl.	kr.
a) bei einer Aufschüttung von 120 cm Höhe für die erste Woche	—	$1\frac{1}{4}$
bei einer Aufschüttung von 120 cm Höhe für jede folgende Woche	—	1
b) bei einer Aufschüttung von 90 cm Höhe für die erste Woche	—	$1\frac{1}{2}$
bei einer Aufschüttung von 90 cm Höhe für jede folgende Woche	—	$1\frac{1}{4}$
c) bei einer Aufschüttung von 55 cm Höhe für die erste Woche	—	2
bei einer Aufschüttung von 55 cm Höhe für jede folgende Woche	—	$1\frac{3}{4}$

2. Gebühren für das Einlagern in das Lagerhaus.

	fl.	kr.
Für Getreide und Sämereien jeder Art in Säcken für das Abladen von den Wägen oder Waggons und das Aufstellen in Säcken im Magazine incl. Wagekosten	—	2
Für loses Getreide jeder Art und Sämereien (rinfusa) für das Abheben von den Wägen oder Waggons und das Aufstellen im Magazine in Säcken oder das Ausschütten	—	4

3. Gebühren für das Umladen von Transito-Getreide.

	fl.	kr.
Für das Umladen des Getreides in Säcken aus dem Wagen oder Waggon auf den Wagen oder Waggon	—	$1\frac{1}{2}$
Für das Umladen von losem Getreide (rinfusa) aus dem Wagen oder Waggon auf den Wagen oder Waggon incl. Abwägen	—	3
Für Spagat zu den Säcken per 100 Mctr.	—	30
Für die Beistellung des Waggons	—	60
Für die Spedition	1	—
Für die Erledigung der Zollangelegenheiten per Waggon oder 100 Mctr.	3	—

4. Gebühren für das Ausladen aus dem Lagerhause.

Für Getreide und von Sämereien jeder Art in Säcken:

	fl.	kr.
Für das Einladen in denselben Säcken in den Waggon oder Wagen nebst Abwagegebühr	—	$1\frac{1}{2}$
Für Getreide und Sämereien jeder Art in Säcken, das Umschütten in andere Säcke und das Einladen in den Waggon oder Wagen nebst Abwagebühr	—	3

Für ausgeschüttetes Getreide und ausgeschüttete Sämereien jeder Art:

	fl.	kr.
Für das Füllen der Säcke, deren Zuschnürung, das Abwägen und das Einladen in den Waggon oder Wagen	—	$3\frac{1}{2}$
Für Spagat zum Zubinden von 100 Säcken	—	30

5. Gebühren für verschiedene Manipulationen im Lagerhause, als Lüften, Reinigen, Abwägen u. s. w.

Für Getreide:

	von 100 kg fl.	kr.
Für die Umsetzung von Getreide in Säcken	—	$\frac{1}{2}$
Für die Umschüttung in andere Säcke und das Verschnüren der Säcke	—	$1\frac{1}{2}$
Für das Ausschütten von vorher in Säcken eingelagertem Getreide	—	$\frac{1}{2}$
Für das Einschütten von vorher ausgeschüttetem Getreide in Säcke, deren Verschnürung und Abwage	—	$2\frac{1}{2}$

Nota. Wer das Einschütten des Getreides in Säcke anordnet, hat über das Getreide binnen 48 Stunden zu verfügen, wobei die Sonn- und Feiertage nicht in Anrechnung kommen; nach Ablauf dieser Frist ist die Lagerhaus-Verwaltung berechtigt, das in Säcke eingeschüttete Getreide auf Kosten und Rechnung des Eigenthümers zur Aufbewahrung über einander zu schichten.

	fl.	kr.
Für die Schichtung des eingesackten Getreides	—	$\frac{1}{2}$
Für die Schichtung des eingesackten Getreides incl. Abwägen	—	1
Für besonderes Abwägen auf Verlangen der Partei	—	$\frac{1}{2}$
„ die Egalisirung des Gewichtes jedes Sackes	—	$1\frac{1}{2}$
„ einmaliges Durchschaufeln	—	$\frac{1}{2}$
„ die Ueberschüttung, Durchlüftung und das Reinigen des Getreides mittelst des Elevators und anderer Geräthe	—	$1\frac{1}{2}$
Für das Reinigen auf der Windfege von schwerem Getreide	—	3
Für das Reinigen auf der Windfege von leichtem Getreide	—	4
Für das Reinigen auf dem Trieur von schwerem Getreide	—	8
„ das Reinigen auf dem Trieur von leichtem Getreide	—	10
Für leere Säcke, für das Abzählen, Plombiren, Abwägen und die Expedition per 100 Stück	—	30

Nota. Ueber leere überschüssige Säcke hat der Eigenthümer binnen drei Monaten zu verfügen, wonach die Verantwortlichkeit des öffentlichen Lagerhauses für solche Säcke erlischt.

6. Gebühren für Brandschadenversicherung.

	fl.	kr.
Für je 100 fl. ö. W. Versicherungswerth wöchentlich	—	1

7. Verschiedene andere Gebühren.

	fl.	kr.
Für die Ausstellung der Empfangsbestätigung	—	20
„ „ „ des Lagerscheines (ohne Stempelgebühr)	—	30
Für die Entnahme von Mustern jeder Art	—	10

Nota. Auf Verlangen des Hinterlegers der Waare oder des Besitzers des Lagerscheines werden von der Verwaltung treue Muster entnommen und ausgeliefert oder versandt, und zwar gegen Entrichtung einer Gebühr von jedem Probesäckchen excl. Versandtkosten im Betrage von — 30

Von den durch die Lagerhaus-Verwaltung für Fracht vorgeschossenen und den im Auftrage des Eigenthümers des Productes für Zoll und den in baar verausgabten Beträgen werden zu Gunsten des öffentlichen Lagerhauses 5% pro anno berechnet.

II. Gebühren-Tarif für Spiritus.

A. Allgemeine Bestimmungen.

1. In das öffentliche Lagerhaus wird nur Spiritus von mindestens 75 % Graden des hunderttheiligen Alkoholometers aufgenommen.
2. Der in das Lagerhaus aufgenommene Spiritus von verschiedenen Eigenthümern wird ohne Rücksicht auf seine Stärke und seinen Besitzer in gemeinschaftliche eiserne Reservoirs gegossen und in denselben aufbewahrt; es wird daher jedem Hinterleger, bezw. Besitzer des Lagerscheines, diejenige Anzahl von Litergraden (%) ausgefolgt, auf welche der Empfangschein oder der Lagerschein lautet, und zwar nach Abzug des durch Manipulation und Schwendung verursachten Abganges.

   Nur in dem Falle, dass der Hinterleger von 1000 oder mehr Hektolitern Spiritus sich verpflichtet, für das ganze Reservoir oder ganze Reservoire, in denen sein Spiritus aufbewahrt wird, Lagergeld zu zahlen, wird sein Spiritus mit dem Spiritus eines anderen Eigenthümers nicht vermengt.
3. Die Höhe des durch Verdunstung verursachten Schadens wird auf 1/8 % monatlich und überdies auf 2 % pro Jahr festgesetzt.

   Die Höhe des durch die Manipulation verursachten Verlustes (Calo) wird mit 1/8 % per Monat berechnet.
4. Wer Spiritus im öffentlichen Lagerhause einlagern will, hat vorher der Verwaltung des Lagerhauses anzuzeigen, welches Quantum er einzulagern beabsichtigt, und an welchem Tage er den Spiritus einsenden wird, und das Einlagern kann erst nach dem Eintreffen der Antwort vor sich gehen, dass das Lagerhaus das angemeldete Spiritusquantum aufzunehmen bereit ist.
5. Anmeldungen, welche für den angemeldeten Spiritus eine Freihaltung des Platzes für länger als einen Monat, vom Tage der Anmeldung an gerechnet, beanspruchen, werden von der Verwaltung nicht berücksichtigt.
6. Der Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses steht das Recht zu, gelieferten Spiritus, welcher ohne vorherige Zusicherung der Annahme geliefert wird, abzuweisen, und dieselbe ist berechtigt, den ganzen Transport auf Kosten und Risico des Einsenders zurückzusenden, indem sie den Einsender, bezüglich auch den Spediteur, hiervon sofort in Kenntniss setzt.

   Der Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses steht auch das Recht zu, Spiritus, welcher die oben im § 1 vorgeschriebene Qualität nicht besitzt, in gleicher Weise zu behandeln, wenn der Einsender des Spiritus die an ihn gerichtete telegraphische Aufforderung der Verwaltung nicht binnen drei Stunden mit einer bestimmten Ordre beantwortet, auf Grund deren der eingesendete und in das Lagerhaus nicht aufgenommene Spiritus sofort entfernt werden könnte.

   In beiden Fällen ist der Einsender verpflichtet, der Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses sämmtliche für seine Rechnung gemachten Ausgaben zu ersetzen und die tarifmässig festgestellten, sein Product bereits belastenden Gebühren zu erlegen.
7. Trifft der zur Einlagerung angemeldete Spiritus nicht zu der in der Anmeldung bezeichneten Zeit oder trifft zu dieser Zeit nicht das ganze angemeldete Quantum ein, so ist die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses befugt, über den frei gebliebenen Raum nach eigenem Ermessen zu verfügen, und der Anmeldende hat die Verpflichtung, für ein solches Quantum Spiritus, wie er es zu placiren sich vorbehalten hat, das Lagergeld für einen Monat zu erlegen.
8. Der Eigenthümer des Spiritus, welcher denselben anmeldet und die Zusicherung der Aufnahme desselben erhält, ihn aber bis zum angegebenen Termin nicht einsendet, oder dessen Spiritus wegen einer der im § 1 dieser Bestimmungen vorgeschriebenen nachstehenden Qualität in das öffentliche Lagerhaus nicht aufgenommen werden konnte, hat das Lagergeld zu entrichten für einen Monat, vom Tage an gerechnet, an welchem für seinen Spiritus der Platz reservirt worden ist.
9. Das Lagergeld für Spiritus wird pro Monat berechnet, wobei jeder angefangene Monat als ganzer gilt.
10. Die Verwaltung des Lagerhauses ist berechtigt, bei der Ertheilung der Zusage der Aufnahme von Spiritus in das Lagerhaus an den Anmeldenden, von demselben die Erlegung der einmonatlichen Lagergebühr und eines gewissen Betrages zur Deckung der tarifmässigen Gebühren zu verlangen.
11. Der Spiritus wird in Empfang genommen und ausgeliefert bei den Reservoirs des Landes-Lagerhauses.
12. Der Spiritus wird von der Verwaltung des Lagerhauses nur in einem Quantum von mindestens 5 Hektoliter aufgenommen und ausgeliefert.
13. Auf Grund des Gesetzes vom 28. April 1889 und des Reglements des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist die Verwaltung dieses Lagerhauses berechtigt, diesen Tarif durch einen neuen zu ersetzen, welcher dem Gesetze gemäss 14 Tage nach seiner Veröffentlichung in Kraft tritt.

B. Gebühren.

1. Das Lagergeld nebst Gebühren für das Ausmessen des Quantums und des Gehaltgrades des Spiritus, sowie für die Ausfolgung von 1000 Litergrad (L%) pro Monat.

a) Für Spiritus mit 85° des hunderttheiligen Alkoholometers und aufwärts für den ersten Monat 12 kr., für jeden weiteren Monat 6 kr.;
b) für Spiritus mit 75 bis 85° des hunderttheiligen Alkoholometers für den ersten Monnt 14 kr., für jeden weiteren Monat 7 kr.

2. Gebühren für Brandschadenversicherung.

	fl.	kr.
Für je 100 fl. ö. W. des für einen Monat versicherten Werthes	—	4

3. Manipulationsgebühren bei nicht angenommenem oder angenommenem und nicht eingelagertem Spiritus.

	fl.	kr.
Für das Ausladen der Fässer vom Wagen oder Waggon per 1 Hetkoliter	—	3
Für die Feststellung des Masses, Gewichtes und Grades per 1 Hektoliter	—	1
Für die Zurückstellung auf den Bahnhof der in den Bereich des öffentlichen Lagerhauses eingeführten Waggons mit nicht angenommenem Spiritus, per Waggons	1	60

4. Verschiedene andere Gebühren.

	fl.	kr.
Für die Ausstellung des Empfangscheines	—	20
„ „ „ „ Lagerscheines (ohne Stempelgebühr)	—	30
Für die Ausfolgung von Mustern jedesmal	—	30
Für die Aufnahme und Aufbewahrung leerer Fässer im Bereiche des Lagerhauses, doch unter freiem Himmel und ohne Garantie für Schaden per Fass	—	15

Von den für Rechnung des Eigenthümers des Spiritus bestrittenen Auslagen ist an die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ein Zins von 5% pro Jahr zu entrichten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Abonnements und Inserate aus dem Auslande übernehmen für das „Verordnungs-Blatt" die Herren Haasenstein & Vogler in Leipzig, Berlin, Stuttgart und Zürich.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 6. Wien, 16. Jänner 1890. III. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der geänderten Statuten der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die abgeänderten Statuten der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 21. December 1889, Z. 23.395. H.-M.-Z. 54.391 ex 1889.

Abtragung des zum Oswald-Schachte nächst der Station Tuschmitz der Buschtěhrader Eisenbahn führenden Ladegeleises.

Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass anlässlich der Einstellung des Betriebes auf dem Oswald-Schachte nächst der Station Tuschmitz der Buschtěhrader Eisenbahn das zu diesem Schachte führende Ladegeleise bis auf 60 m nutzbarer Länge abgetragen und der verbleibende Theil als Manipulationsgeleise für den Humboldt-Schacht benützt werde.

Wien, am 25. November 1889. Z. 47.741.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 2. Jänner 1890, Z. 44.299 ex 1889, betreffend die Gewährung einer Zuschlagsfrist für die Umladung in Steyr-Garsten.

Das k. k. Handelsministerium hat der Steyrthalbahn-Gesellschaft mit Rücksicht auf die in der Anschlussstation Steyr-Garsten nothwendige factische Umladung der Gütersendung die Einrechnung eines Zuschlages zu der Expeditionsfrist von 6 Stunden bei Eilgütern und Vieh, sowie von 12 Stunden bei Frachtgütern zu Gunsten der genannten Gesellschaft bewilligt.

Wien, am 2. Jänner 1890.

Staatsvoranschlag für Wasserbauten im Jahre 1890.

(Schluss.)

Von den für Böhmen angeforderten 240.000 fl. sind 150.000 fl. für die Moldau-Regulirung und 90.000 fl. für die Elbe-Regulirung bestimmt. Hievon sollen verwendet werden: für die zur Ermöglichung der Kettenschiffahrt von Prag nach Melnik noch nothwendigen Correctionsbauten bei Husinec, Dolau, Chwalerub, Kralup und Mühlhausen als zweite Rate 50.000 fl.; für die Einlösung eines Theiles der Wasserkraft einer Papierfabrik in Bubenč 40.000 fl., für die Regulirung der Moldau oberhalb Prag, und zwar für die Herstellung eines 1000 m langen Concentrirungswerkes zwischen Javurek und Mechenitz als zweite Rate 20.000 fl.; für die Regulirungsbauten im Weichbilde von Prag, für welche überdies auch noch die ganze Dotation pro 1889 von 50.000 fl. zur Verfügung steht, 40.000 fl. Das Gesammterforderniss für die programmmässige Ausführung der Elbe-Regulirungsbauten beträgt unter Berücksichtigung des nachträglich festgestellten Mehraufwandes bezw. Ersparnisses bei ein-

zelnen Objecten 358.000 fl., zu dessen Bedeckung pro 1888 120.000 fl. und pro 1889 100.000 fl. zur Verfügung stehen und weitere 90.000 fl. beansprucht werden.

In Mähren werden 1000 fl. zur Vornahme von bautechnischen Erhebungen, eventuell Durchführung von Schutzbauten an der Oder und 2000 fl. für die March-Regulirung eingestellt.

In Galizien beträgt das Anforderniss für Bauten an der Weichsel 180.000 fl., am Dunaječ 45.000 fl., am San 115.000 fl., am Dniester 10.000 fl. und an der Wisloka 10.000 fl. Diese Beträge werden zur Vollendung der bereits begonnenen, dann zur Herstellung der neuen, die Erhaltung der Reichsgrenzen und Förderung der Schiff- und Flossfahrt-Interessen bezweckenden, theilweise auch mit Rücksicht auf den Schutz des Uferlandes gebotenen Wasserbauten präliminirt. Speciell bei der Weichsel geht die Regierung in der Strecke Przemszamündung-Krakau-Niepołomice aus Schiffahrtsrücksichten, insbesondere im Hinblicke auf den regen Steinkohlenverkehr, sowie auf die Verfrachtung des zur Inkrustirung der Faschinenbauten in der unteren Strecke erforderlichen, blos oberhalb Krakau vorhandenen Steinmaterials, in der Grenzstrecke aber im Sinne des Staatsvertrages vom 20. August 1864, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1872, unter Bedachtnahme auf die jeweiligen Vereinbarungen der internationalen Commissionen vor sich. Besonders berücksichtigt sollen nach den eintretenden Stromverhältnissen werden: die Regulirung der zwischen den Mündungen der Przemsza und Sola gelegenen Strecke zur Beseitigung der Stromhindernisse; die Fixirung des linken Ufers bei Gromice zur Beseitigung der Uferbrüche und Schiffahrtshindernisse; die Regulirung der Strecke Jankowice-Podolsze mittelst eines Durchstiches und Faschinenwerken nebst der Correction der Skawamündung; die Regulirung bei Chleśna behufs Beseitigung einer grossen Serpentine; die Herstellung der Leit- und Concentrirungswerke zwischen Bielany und Krakau zur Förderung der Schiffahrt; die Fixirung der Weichsel- und Rabadurchstiche bei Niedary; die Inkrustirung der bestehenden Faschinenwerke zwischen Mogila und Dąbrówka; ferner die Fortsetzung oder Inkrustirung der bestehenden, sowie die Herstellung neuer Bauten bei Samocice, Karsy, Pawłów, Strojców, Lubasz, Szczucin, Maniów, Stupiec, Surowa, Rozniaty, Zaduszniki, Dzików, Zakrzów, Lapiszów, Dąbrówka pniowska und Witkowice, schliesslich die Anlage von Weidenpflanzungen zur Erzielung eines billigen Faschinenmaterials. Am Dunajec ist in Aussicht genommen die Fortsetzung der Regulirung bei Czechów, Melsztyn und Wielkawieś; die Regulirung bei Szczepanowice, Błonie, Bogumiłowice und Swierczków mittelst Durchstichen, Leit-, Sperr- und Deckwerken; die Ergänzung der Regulirung bei Bobrowniki, Konary und Zdrochec; die Fixirung der Trasse bei Pasieka ołfinowska, Ołfinów und Jankowice; am San die Regulirung bei Bolestraszyce, Medyka und Skład solny mittelst Durchstichen und Deckwerken; die Fixirung der Durchstichsufer bei Ostrów, Tuczępy und Munisza; die Fortsetzung der Regulirung bei Kostków; die Herstellung von Deck- und Parallelwerken bei Monasterz und Starimiasto; die Aushebung eines Durchstiches nebst Uferversicherung bei Sarzyna; ferner die Fortsetzung der Regulirung und Herstellung neuer Bauten bei Bieliny, Rudnik, Zarzecze, Ulanów, Przędzel, Wulka turebska, Zabno, Majdan zbydniowski, Tarnowiec, Nowiny und Lapiszow, sowie die Anlage von Weidenpflanzungen; am Dniester die Fortsetzung der Regulirungsbauten bei Zurawienko und Kozara; die Aushebung eines Durchstiches und Herstellung von Regulirungswerken bei Čwitowa und Luka; die Regulirung mittelst eines Durchstiches und durch Leitwerke bei Ruzdwiany; die Herstellung eines Deckwerkes bei Perłowce; die Fortsetzung der Regulirung bei Ostrów, Hanowcze, Halicz, Maryampol und Uśaie zielone; die Regulirung bei Niźniów und Ostra; die Concentrirung des Flusslaufes bei Kostrzyżówka; die Verbauung der Schluchten zwischen Kubin und Zaleszczyki behufs Hintanhaltung der Schuttkegelbildung, schliesslich die Baggerung der die Schiffahrt behindernden Untiefen; an der Wisłoka die Regulirung bei Mislec, Wola mielocka und Bzýscie im Anschlusse an die daselbst bereits bestehenden Bauten, sowie die Reconstruction und Ergänzung der von den Hochwässern und Eisgängen stark beschädigten alten Werke bei Wola zdakowska.

Der Anspruch für die Bukowina per 10.000 fl. ist ausschliesslich für Pruth-Flussbauten bestimmt, die zur Hintanhaltung der Verwilderung dieses Flusses, zur Erhaltung der Reichsgrenze, Erzielung einer practicabeln Schiffahrtsstrasse und zum Schutze der ärarischen Weidenpflanzungen an den Flussufern nothwendig sind.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Ablehnung einer Beitragsleistung des Staates ist nicht als Entscheidung oder Verfügung im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, anzusehen, und steht über den Anspruch auf eine solche Beitragsleistung die endgiltige Entscheidung dem Reichsgerichte zu.

Das Handelsministerium hatte mit Erlass vom 28. Mai 1889, Z. 14.848, das Begehren der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn um Leistung eines Beitrages Seitens der Staatsverwaltung zu den Baukosten des im Bahnhofe zu Krakau zu errichtenden neuen Postamtsgebäudes auf Grund der Bestimmung des § 17, lit. a, der Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7, abgelehnt.

Hiedurch erachtete sich die Eisenbahn-Unternehmung in ihren Rechten verletzt und brachte beim Verwaltungs-Gerichtshofe die Beschwerde ein.

Die Beschwerde wurde nun vom Verwaltungs-Gerichtshofe nach den §§ 2, 3, lit. b, und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil die Ablehnung des Beitrages Seitens der Staatsverwaltung sich nicht als eine Entscheidung oder Verfügung im Sinne des besagten § 2 darstellt, und weil es sich vorliegend um einen Anspruch an den Staat, d. i. an die Gesammtheit der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, handelt, über derartige Ansprüche aber im Grunde des Art. 3, lit. a, des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 143, dem Reichsgerichte die endgiltige Entscheidung zusteht. (Erkenntniss vom 23. September 1889, Z. 2678 [H.-M.-Z. 41.675 ex 1889].)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für die provisorische Aufstellung eines Pavillons, einer offenen Hütte und zweier Aborte auf der vom Linzer Cyclisten-Club gepachteten Bahngrundfläche neben dem Stationsplatze Linz;
2. für die Herstellung einer Haltestelle „Altmannsdorf" zwischen den Haltestellen Ober-Hetzendorf und Inzersdorf in km 6·683 der Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf;
3. für den Eiskeller des Carl v. Reinöhl in der Station Scheibbs der Linie Pöchlarn-Kienberg;
4. für ein normales Nebengebäude bei Wächterhaus Nr. 1 der Linie Glandorf-Klagenfurt;
5. für die in der Anschlussstation Jasło der Linie Jasło-Rzeszow auszuführenden Hochbauten.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Neue Haltestelle.) In km 63·3/4 der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wird eine Haltestelle mit der Bezeichnung „Komotau-Oberdorf" errichtet und wurden die Pläne zur Herstellung der Hochbauten in derselben zur Ausführung genehmigt. [3. December 1889, Z. 49.434.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Geleiseänderungen in der Station Komotau.) In der Station Komotau wird das vom Wechsel Nr. 42 a nächst der Waggon-Brückenwaage ausmündende Sturzgeleise mit dem vom Wechsel Nr. 60 a abzweigenden Auszugsgeleise verbunden und letzteres um 46 m verlängert. [21. December 1889, Z. 50.346.]

— (Kohlenschuppen in der Station Kralup.) In der Station Kralup der Buschtěhrader Eisenbahn wird auf dem an den Kohlenhändler Anton Spitz verpachteten Depotplatze Nr. IV am Moldauflügel ein zweiter Kohlenschuppen ausgeführt. [30. November 1889, Z. 47.550.]

— (Brückenwaage in der Station Priesen.) In der Station Priesen der Buschtěhrader Eisenbahn wird eine Strassenbrückenwaage für Zwecke der Saazer Actien-Rübenzuckerfabrik hergestellt. [21. December 1889, Z. 51.498.]

— (Abtragung des Verladegeleises beim Oswald-Schachte.) In Folge Einstellung des Schachtbetriebes wird das zum Oswald-Schachte nächst der Station Tuschmitz führende Ladegeleise zum Theile abgetragen und nur in einer nutzbaren Länge von 60 m als Manipulationsgeleise aufrecht erhalten. (Siehe amtlichen Theil dieser Nummer.) [25. November 1889, Z. 47.741.]

— (Beseitigung der provisorischen Rollbahn in der Station Michelob.) Die von der Anton Dreher'schen Domänen-Direction Michelob zu Zwecken der Zustreifung von Zuckerrüben nach der Station Michelob auf einem Theile der aufgelassenen Bahnstrecke km 279/3 in der Gemeinde Michelob erbaute und in die genannte Station einmündende transportable Rollbahn wurde wieder aufgelassen. [19. December 1889, Z. 53.051.]

— (Reconstruction eines Abzugscanals im Zuge des Bahnhofes Smichow.) Das Handelsministerium hat seine Zustimmung zu der von der Stadtgemeinde Smichow beabsichtigten Reconstruction des Abzugcanals ertheilt, welcher den Bahnhof Smichow im km 0·237 durchqueert. [21. December 1889, Z. 47.549.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Verlegung des Anfangspunktes der Theilstrecke Ober-Čerekve — Iglau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn von Ober-Čerekve nach Iglau.) Der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde im Interesse der Einführung einer einheitlichen Zugsnumerirung und Glocken-Signalisirung auf der Gesammtstrecke Iglau-Tabor-Pisek-Ražice-Horažďovic-Klattau-Janowitz-Taus der Böhmisch-mährischen Transversalbahn die Genehmigung ertheilt, dass zum Zwecke der entsprechenden Abänderung der Zugsnumerirung und Glocken-Signalisirung in der Theilstrecke Ober-Čerekve—Iglau der Anfangspunkt dieser Strecke von Ober-Čerekve nach Iglau verlegt wurde. [H.-M.-Z. 46.411 ex 1889.]

— (Verbesserung der Zugsverbindung von Klagenfurt, bezw. Glandorf, nach St. Veit.) In Folge der vom Staats-Eisenbahnrathe in der Sitzung vom 29. October 1889 gegebenen Anregung wurde Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen die Erstellung von Zugsverbindungen zwischen Glandorf und St. Veit a/Gl. ins Auge gefasst, und wird beabsichtigt, vom 1. Juni 1890 angefangen probeweise im Anschlusse an die Klagenfurter Züge Nr. 1612, 1613, 1614 und 1615 Localzüge zwischen den beiden genannten Stationen einzulegen. Die weitere Beibehaltung dieser Züge wird von deren Frequenz abhängen. [6. Jänner 1890, Z. 48.968 ex 1889.]

Trifailer Kohlenbahn. (Locomotivprüfung.) Am 21. December 1889 fand die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Dienst auf der schmalspurigen Trifailer Kohlenbahn bestimmten, im Jahre 1889 bei Krauss & Comp. in München erbauten Tenderlocomotive Nr. 2194, statt. Die Locomotive hat 2 gekuppelte, vor der Feuerbüchse gelegene Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Der Rahmenbau, welcher auch das Speisewasser enthält, liegt innerhalb, die horizontalen Dampfcylinder und die variable Steuerung ausserhalb der Räder. Das Gewicht der Locomotive ist mittelst dreier Blattfedern, von welchen eine quer gelagert ist, auf die Achsen übertragen und von diesen hinreichend stabil unterstützt. Die Locomotive hat eine complete Kesselarmatur, eine Spindelbremse, vorne und rückwärts ein über beide Schienenstränge reichendes Bahnräumerlineal, einen schwachkonischen Rauchfang mit Funkensieb im Rauchkasten, einen Injector, eine Speisepumpe und Schienenwaschapparate. Die Montirungsgenauigkeit ist eine befriedigende. Die vorgenommenen Abmessungen ergaben folgendes Resultat: Der Radstand 1·100 m, der Raddurchmesser 0·620 m die grösste Höhe der Maschine über dem Schienenniveau 2·720 m, die grösste Breite der Maschine (Dampfcylinder) 1·204 m, die horizontale Entfernung der Puffermittel 0·400 m, die Höhe derselben über den Schienen 0·290 m, das Federspiel 40/45 mm, die Spurweite 0·625 m, das Gewicht der ausgerüsteten Locomotive 6·0 Tonnen. Die Probefahrt mit dieser Locomotive fand auf der 1·7 m langen Hauptbahn der Trifailer Kohlenwerksbahn statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 20 km per Stunde erreicht. Die Maschine ging selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit sicher und ruhig und es verrichteten alle Bestandtheile anstandslos die ihnen zugewiesenen Functionen. Auf Grund dieses Prüfungsergebnisses wurde die Bewilligung zur Verwendung der gedachten Locomotive zu dem angeführten Zwecke ertheilt.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Localverkehr. (Concessionswerbung für eine Verbindungsbahn zwischen Altofen, bezw. der Localbahn Budapest — Szent-Endre und der Budapester Ringbahn.) Die Firmen Grünwald & Comp., die Louisen-Dampfmühl- und die Erste Ofener Dampfmühl-Actiengesellschaft, Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft, S. Goldberger & Söhne und A. Holtzspach & Söhne, sind um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station „Filatoridamm" der Budapest—Szent-Endreer Localbahn, eventuell vom Anschlusspunkte derselben an die Linie der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft am Altofener Hauptplatze zum Anschlusse einerseits an die Budapester Ringbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 117 ex 1889), andererseits an die Station Kelenföld der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu erbauende normalspurige Localbahn eingeschritten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1889). Bezüglich des ersten Theiles des Projectes soll die Trasse längs dem rechten Donauufer bis zur Margarethenbrücke und über diese bis zu einem geeigneten Anschlusspunkte der Budapester Ringbahn; bezüglich des zweiten Theiles desselben soll die Bahn mit Benützung geeigneter Strassenzüge Altofens bis zum Ofener Bahnhofe der Südbahn-Gesellschaft und von dort aus längs der Generalwiese bis zur Station Kelenföld führen. Die Bahn soll ferner, sowie die Budapester Ringbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1889), durch Flügelbahnen und Manipulationsgeleise mit den zahlreichen grösseren Fabriksetablissements im Bereiche Ofens, mit der Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der k. und k. Militär-Verpflegsanstalt, mit mehreren Ziegelwerken nächst Altofen etc. verbunden werden und eine Ergänzung der Budapester Ringbahn am rechten Donauufer bilden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 und 146 ex 1889).

Projectirte Localbahn Györ-Zircz-Veszprém. (Trassirung.) Die Concessionswerber der im Bereiche der Comitate Györ (Raab), Veszprém und Vas (Eisenburg) projectirten Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1889, Vorconcession Post 2) haben im Interesse des Ausbaues, und zwar vorläufig der Theilstrecke Györ (Raab)-Zircz-Veszprém, ein Uebereinkommen mit der Budapester Bauunternehmungsfirma G. Gregersen & Söhne getroffen, dem zufolge die genannte Firma, welche auch die Financirung der Bahn in die Hand zu nehmen sich bereit erklärte, sowohl die technischen Vorarbeiten, als auch die Bauführung übernehmen wird. Die Ausführung der technischen Vorarbeiten zum Behufe der Erwerbung der definitiven Concession wurden dem Budapester Ingenieur Maximilian Tasser übertragen.

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Genehmigung der Detailpläne.) Die Budapester Communalverwaltung hat vorbehaltlich der Entscheidung des Ministers den von der Budapester Stadtbahn-Unternehmung vorgelegten Detailplänen für die im Bereiche der grossen Ringstrasse mit elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1889) mit dem Bemerken zugestimmt, dass nächst dem Volkstheater, und zwar im Bereiche der Volkstheatergasse, zur Aufstellung der Theaterzüge ein Nebengeleise zu legen ist, welches tagsüber nicht benützt werden darf und überhaupt bis Abends stets freigehalten werden muss.

Ungarische Nordostbahn. (Uebergabe des Theissbrücke bei Szathmár für den Zugsverkehr.) Am 22. December 1889 fand die Belastungsprobe der von der Budapester Firma Schlick erbauten eisernen Brücke über die Theiss nächst der Station Szathmár der Linie Debreczen-Királyháza der Ungarischen Nordostbahn statt. Nachdem das Ergebniss der Belastung ein durchaus günstiges war, erfolgte die sofortige Uebergabe der Brücke für den Zugsverkehr.

Ungarische Waggonleih-Gesellschaften. (Betriebsergebnisse im Jahre 1889.) Wie aus Budapest berichtet wird, erzielte im Betriebsjahre 1889 die Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft 12 pCt., die Internationale Waggonleih-Gesellschaft 11 pCt. Reingewinn, und hängt die Höhe der zu vertheilenden Dividende von dem noch zu bestimmenden Ausmasse der Abschreibungen ab.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Dümpelfeld nach Blankenheim.) Die kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Dümpelfeld nach Blankenheim beauftragt worden.

Sachsen-Meiningen. (Stand der neuen Eisenbahnbauten.) Anlässlich der Prüfung der Staatsrechnungen vom Jahre 1887 nahm der Geheime Rath Heim Gelegenheit, im Landtage über den Stand der neuen Eisenbahnbauten Auskunft zu geben. Als fertig und dem Betriebe übergeben wurden bezeichnet: Immelborn-Liebenstein, Hildburghausen-Hildburg-Friedrichshall, Tannroda-Kranichfeld, Jüdewein (Pössneck)-Hallermünde; demnächst fertig wird Eisfeld-Unterneubrunn; bald wird begonnen der Bau von Arnstadt-Saalfeld; wegen Eichicht-Sonneberg hat die Werrabahn ob der hohen Kosten sich ablehnend verhalten, doch will sie Sonneberg-Stockheim bauen, worüber Verhandlungen eingeleitet sind; über die Linie Lauscha-Wallendorf-Probstzella steht die Erklärung der preussischen Regierung noch aus. Aus der Mitte des Landtages wurde die Linie Sonneberg-Stockheim befürwortet.

Schweiz. (Uebernahme des Betriebes der Eisenbahn Visp-Zermatt durch die Gesellschaft der Westbahnen und des Simplon.) Der Bundesrath hat der Bundesversammlung mit der Botschaft vom 19. November 1889 die Genehmigung des am 19. März abgeschlossenen Vertrages, betreffend die Uebernahme des Betriebes der schmalspurigen Eisenbahn Visp-Zermatt durch die Gesellschaft der Westbahnen und des Simplon, unter den nachstehenden Vorbehalten empfohlen:

a) dass für die Erfüllung der gesetzlichen und concessionsmässigen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. December 1872 die Gesellschaft der Visp-Zermatt Eisenbahn verantwortlich bleibt; und

b) dass für den Fall der Auflösung des Betriebsvertrages die Eisenbahn-Gesellschaft Visp-Zermatt für die von den Angestellten erworbenen Rechte an die Hilfs- und Unterstützungscassen der Westbahnen und des Simplon in vollem Umfange einzustehen hat.

— (Betriebseröffnung der Eisenbahn Echallens-Bercher.) Mit Einwilligung des schweizerischen Bundesrathes wurde am 24. November 1889 die schmalspurige Eisenbahn Echallens-Bercher für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet. Diese 9 km lange Strecke hat folgende Stationen: Echallens, Sugnens, Fey und Bercher. Der Betrieb der neuen Linie wird von der Eisenbahn-Gesellschaft Lausanne-Echallens geführt und sind Tarifsystem und Transportbedingungen für Echallens-Bercher dieselben wie für die Linie Lausanne-Echallens.

Schiffahrt.

England. (Generalversammlung der Peninsular- und Oriental Steamship Company.) Diese Gesellschaft hat am 13. December 1889 ihre Jahresversammlung abgehalten. Bekanntlich besteht diese Gesellschaft seit dem Jahre 1840, besucht die wichtigsten Häfen des mittelländischen Meeres, Indien, China, Japan und Australien, und gilt wegen der grossen Flotte, die sie besitzt und welche aus 51 Dampfern erster Classe mit 197.961 Register-Tonnen und 181.800 Pferdekraft besteht, die mit 2,317.434 £ zu Buche stehen, als die grösste Schiffahrts-Gesellschaft der Welt. Der Bericht dieser Gesellschaft über den Betrieb und den finanziellen Erfolg ist daher mit Rücksicht auf die Verhältnisse beim Oesterreichisch-ungarischen Loyd von besonderem Interesse. Aus dem Rechenschaftsberichte der genannten Gesellschaft für das Jahr vom 1. October 1888 bis Ende September 1889, sowie aus der Rede des Präsidenten bei Vorlage des Berichtes, erhellt, dass die Schiffe im Berichtsjahre trotz der Schnelligkeit von durchschnittlich 15 Knoten keine Seeunfälle erlitten haben. Die englische Regierung zahlt jährlich für den Transport der Post 378.058 £ und für die für den Kriegsfall zur Verfügung zu haltenden, nach den Vorschriften der Admiralität gebauten und armirten Kreuzer (armed cruiser) jährlich weitere 10.624 £. Der Gewinn würde sich um 50.000 £ höher getellt haben, wenn nicht die Frachtraten ab Bombay von 25 auf 16 Shilling, ab Calcutta von 35 auf 20 Shilling im zweiten Semester gesunken wären. Auch ist der Cursverlust, da zwei Drittel der Seefrachten in Silber beglichen werden, sehr empfindlich gewesen und die jährliche Subvention der Regierung, trotzdem die Geschwindigkeit der Schiffe erhöht wurde, um rund 100.000 £ geringer. Dagegen hat der Passagiertransport sehr zugenommen und beträgt die bezügliche Mehreinnahme 50.000 £. Seit etwa 8 Jahren sind letztere Einnahmen von 590.000 £ auf 920.000 £ per Jahr in die Höhe gegangen. Die Versammlung nahm einstimmig den Antrag an, den Betrag von 232.000 £, d. s. 8 pCt., unter die Actionäre zu vertheilen, einen Extra-Reservefond von 40.000 £ zu bilden, ebenso den in Nr. 128 des Vrdgs.-Bl. erwähnten Vorschlag, das Capital der Gesellschaft um 812.000 £ zu reduciren und diesen Betrag den Actionären zurückzustellen. Aus den weiteren Ausführungen des Präsidenten geht hervor, dass während der letzten 20 Jahre der vertheilte Gewinn sich auf nicht mehr als 6½ bis 7 pCt. jährlich belief, dass sämmtliche Dampfschiffe durch neue mit den letzten Verbesserungen ersetzt worden sind, dass selbe jetzt mit einem Dampfdruck von 160 Pfund gegen 40—50 in früheren Zeiten fahren, und dass die Abnützung der Flotte jährlich mit 10.000 Tonnen berechnet wird. Bezüglich des Brennmaterials wurde hervorgehoben, dass englische Kohle jetzt 3 bis 4 sh. per Tonne theurer als im verflossenen Jahre sei, was nicht so schwer ins Gewicht falle, weil die Kohlendepôts in China, Japan und Australien nicht mehr mit englischem, sondern mit an Ort und Stelle gewonnenem Brennmateriale, für welches die Gesellschaft im Ganzen jährlich 560.420 £ bezahlt, versehen sind. Es wurde ferner der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass die Wiederbelebung der Geschäfte im Allgemeinen es zulassen werde, dass die in England im Bau begriffenen, etwa 1 Million Tonnen betragenden Dampfer, sobald sie in Verkehr gesetzt werden, keinen grossen Druck auf die Seefrachten ausüben werden, und schliesslich erklärt, dass die Gesellschaft von der englischen Regierung ermächtigt worden sei, ihre Schiffe nicht nur in den obcitirten Relationen, sondern auch in allen anderen, die sie für angezeigt hält, verkehren zu lassen. Die den Seeleuten bezahlten Löhne betrugen im Berichtsjahre rund 286·577 £.

Verschiedene Mittheilungen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Statuten-Aenderung.) In der VI. ausserordentlichen Generalversammlung vom 31. Juli 1889 wurde eine Aenderung des § 7 der Gesellschafts-Statuten beschlossen, welche Seitens des k. k. Ministeriums des Innern unter dem 21. December 1889, Z. 23.395, genehmigt wurde. Nach dem geänderten Wortlaute des § 7 soll das Actiencapital der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, welches bisher mit 7,999.950 fl., zerlegt in 38.095 Actien à 210 fl., festgesetzt war, nunmehr auf 11,428.500 fl., zerlegt in 38.095 Actien à 300 fl., erhöht werden. Diese Capitalserhöhung soll in der Weise durchgeführt werden, dass

a) auf die im Umlaufe befindlichen 25.442 Actien aus gesellschaftlichen Mitteln eine Nachzahlung von je 90 fl. geleistet,
b) an die Inhaber der für die bereits mit 210 fl. zurückgezahlten 1458 Actien ausgegebenen Genussscheine, gleichfalls aus gesellschaftlichen Mitteln, ein Betrag von je 90 fl. baar ausbezahlt, und
c) der Nominalbetrag der noch im eigenen Besitze der Gesellschaft befindlichen 11.195 Actien von je 210 fl. auf je 300 fl. erhöht wird.

Fahrbegünstigung für Corrigenden der Landeszwangsanstalt in Korneuburg. (Beschluss der Directoren-Conferenz.) Nachdem bereits vorher Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und der Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn zugestanden wurde, dass der für die Einlieferung von Corrigenden gewährte Militärtarif auch für die zu auswärtigen Arbeiten verwendeten Corrigenden der Landeszwangsanstalt in Korneuburg dann in Anwendung zu kommen habe, wenn der Landesfond die bezüglichen Transportkosten bestreitet, haben nunmehr auch die Verwaltungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Südbahn-Gesellschaft, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Wien-Aspang einen diesfälligen Beschluss der am 10. October 1889 in Bozen abgehaltenen österreichischen Directoren-Conferenz als bindend anerkannt. Die Direction der betreffenden Zwangsanstalt wird jeden derlei Transport fallweise behufs Ausfertigung entsprechender Fahrlegitimationen, bezw. behufs Verständigung der betreffenden Stationen bei der jeweilig in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltung unmittelbar anmelden.

[H.-M.-Z. 54.098 ex 1889.]

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. Jänner:

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5 pCt. Für je fl. 160 Capital fl 4.— Gold.
Kaiser Franz Josef-Bahn. $5^1/_4$ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.
Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kronprinz Rudolf-Bahn. $4^3/_4$ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.75 Silber.
Vorarlberger Bahn. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— S.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahn-Actien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. $5^3/_4$ pCt., fl. 5.75. ö. W.
Linz-Budweiser Bahn. $5^1/_4$ pCt., fl. 5.25 Silber.
Gisela-Bahn. 5 pCt., fl. 5.— Silber.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— Silber.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Staatseisenbahn-Silber-Anleihe $4^1/_2$ pCt. vom Jahre 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 Gold.
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staats-Obligationen I. Em. vom Jahre 1869 fl. 7.50 Silber, II. Em. vom Jahre 1873 Mk. 15.—, III. Em. vom Jahre 1876 fl. 2.25 Gold = Frcs. $5.62^1/_2$.

Actien von Transport-Unternehmungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. fl. 1.— Silber.
Alföld-Fiumaner Bahn. fl. 5.— Silber.
Arad-Temesvárer Bahn. fl. 4.97·2 Silber.
Barcs-Pakraczer Bahn. Prioritätsactien, fl. 5.— ö. W.
Böhmische Westbahn. fl. 5.— ö. W.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 8.— ö. W.
Csakathurn-Agramer Eisenbahn (Zagorianer Bahn). Prioritäts-Actien, fl. 5.— Gold.
Donau-Drau-Eisenbahn. fl. 4.92·7.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. fl. 3.15 ö. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl 26.25 ö. W., halbe Actie fl. 13.12·5 ö. W., fünftel Actie fl. 5.25 ö. W.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft. fl. 3.97·2.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Actien Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. Sämmtliche Linien. fl. 1.50 ö. W.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Prioritäts-Actien. fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Nordwestbahn, lit. A. fl. 5.— Silber.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Frcs. 12·50.
Siebenbürger Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 4.— ö. W.
Theiss-Eisenbahn. fl. 7.35 ö. W.
Ungarische Nordostbahn. fl. 4·90 Silber.
Ungarische Westbahn. fl. 4.92·8 Silber.
Ver. Arader und Csanáder Bahn. Prioritäts-Actien fl. 3.— ö. W.
Wels-Aschacher Localbahn. fl. 1.— ö. W.
Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.

Prioritäts-Obligationen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. vom Jahre 1880, für Stücke à Mk. 1500 Mk. 30.—, für Stücke à Mk. 300 Mk. 6.—.
Böhmische Commercial-Bahnen. 5 pCt. fl. 7.50 Gold.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1882, für Mk. 3000 Capital Mk. 60.—, für Mk. 1500 Capital Mk. 30.—, für Mk. 300 Capital Mk. 6.—.
Böhmische Nordbahn (Turnau-Kralup-Prager Bahn). 5 pCt. I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.
Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber. II. Em. 1885 Mk. 12.—.
Budapester Strasseneisenbahn. $4^1/_2$ pCt. vom Jahre 1888. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. (Em. 1869). Für je fl. 750 Capital fl. 18.75 Silber, für je fl. 300 Capital fl. 7.50 Silber, für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber. — Em. 1874. Für je fl 750 Capital fl. 18.75 Gold, für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber.
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt fl. 4— Silber.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. fl. 5.— Silber. — 4 pCt. Em. 1887. fl. 4.— Silber.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (mähr.-schles.). 5 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. $4^1/_2$ pCt. fl. 6.75 Silber. — (Em. 1887). 4 pCt. fl. 6.— Silber.
Graz-Köflacher Eisenbahn. $4^1/_2$ pCt. I. Em. fl. $3.37^1/_2$, 5 pCt. II. Em. fl. 3.75, III. Em. fl. 3.75, 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 5 pCt. I. Em. fl. 5.— Silber. — 5 pCt. Em. 1879. fl. 5.— Silber. — Ungarische Strecke, 5 pCt. Em. 1879. Frcs. 12.50. — 4 pCt. vom Jahre 1889. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber. — Oesterr. Strecke, 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4 — Silber. — Oesterr. Strecke, 4 pCt. Für je Mk. 200 Capital Mk. 4.— Gold.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Lloyd, Oesterr.-ungar. 5 pCt. Für fl. 200 Capital fl. 5.— Gold. Em. 1881 und 1882. für je fl. 500 Capital fl. 12.50 Gold. — $4^1/_2$ pCt. Em. 1884, für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold. — 4 pCt. Em. 1887, für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl 5.— ö. W.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Für Mk. 400 Capital Mk. 8.—
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Brünn-Rossitz). 5 pCt. Mk. 7.50.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten, Em. 1883 Mk. 7.50. — 4 pCt. Gold-Prioritäten, Em. 1884 Mk. 6.—.
Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X). Frcs. 6.50, — 5 pCt. Frcs. 12.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 5 pCt. I, Em. Für je fl. 1000 Capital fl. 22.37, für je fl. 400 Capital fl. $8.94^4/_{10}$, für je fl. 100 Capital fl. $2.23^6/_{10}$. — V. Em. 1879 fl. $2.23^6/_{10}$ ö. W.

Ungarische Nordostbahn. 5 pCt. Em. 1875. Frcs. $12^1/_2$ oder fl. 5.— Gold.
Ungarische Eisenbahnen. 5 pCt. Vereinigte Prioritäten-Anleihe (Investitions-Anlehen) für je fl 1000 Gold Capital Mk. $50.62^1/_2$, für je fl 200 Gold Capital Mk. $10.12^1/_2$. — $4^1/_2$ pCt vom Jahre 1888, für je Mk. 1000 Capital Mk. 22.50, für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—
Wien — Pottendorf — Wr.-Neustädter Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Verlosungen.

Am 31. October:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, lit. B. (Rückzahlung ab 1. Mai 1890).

Am 1. November:

Erzherzog Albrecht - Bahn. 5 pct. Prioritäten. I. und II. Em. (Rückzahlung ab 1. Mai 1890).

Am 2. December:

Bukowinaer Localbahnen. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1890).
Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Em. 1874. (Rückzahlung ab 1. Juni 1890).
Südbahn - Gesellschaft. Actien und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Mai 1890). — 3 pCt. Prioritäten der Serien A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V und Z (Rückzahlung ab 2. Jänner) und der Serie X (Rückzahlung ab 1. April 1890).
Ungarische $4^1/_2$ pCt. Staatseisenbahn-Silber-Anleihe vom Jahre 1889 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1890).

Am 6. December:

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1890).

Am 2. Jänner:

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Börsemässiger Rückkauf von 95 Stück 2 pCt. Prioritäten IV. Em. vom Jahre 1878).
Güns-Steinamanger. 6 pCt. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).
Kronprinz Rudolf-Bahn. $4^3/_4$ pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli 1890),
Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1887 (Rückzahlung ab 1. Juli 1890).
Eisenbahn Pilsen - Priesen (Komotau). 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli 1890).
Wien-Gloggnitzer 5 pCt. Eisenbahn-Anleihe vom Jahre 1845 und 1849 (Rückzahlung ab 1. Februar).
Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli 1890 und 2. Jänner 1891).

Rückzahlungen.

Ab 2. Jänner:

Alföld-Fiumaner Bahn. Actien (verlost am 1. Juli 1889.)
Barcs-Pakraczer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Actien verlost am 1. Juli 1889).
Böhmische Westbahn. 4 pCt. Silber- und Mark-Prioritäten vom Jahre 1885, ferner Actien (verlost am 1. Juli 1889).
Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Emission (verlost am 1. October).
Bukowinaer Localbahnen. Prioritäts-Actien (verlost am 2. December 1889).
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Loose (verlost am 1. Juli 1889).
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1889).
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1889).
Galizische Carl Ludwig - Bahn. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten, Em. 1881 und 1882. — 4 pCt, Prioritäten, Em. 1887 und Actien, Em. I—VI (verlost am 1. Juli 1889).
Göllnitzthal - Eisenbahn-Actiengesellschaft. Prioritäts-Actien (verlost am 2. Juli 1889).
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Actien, $4^1/_2$ pCt. Prioritäten I. Em. und 5 pCt Prioritäten II. und III. Em. (verlost am 2. October 1889).
Gross-Kikinda—Gross-Becskereker Eisenbahn. Priotäts-Actien (verlost am 31. Mai 1889).
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5 pCt. Staats-Schuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1889).
Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. Em., ferner der Em. 1878 und 1879, und 4 pCt. Silber- und Gold-Prioritäten, Em. 1889 (verlost am 1. Juli 1889).
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1889).
Nyiregyhaza - Mateszalkaer Eisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 1. Juli 1889).
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (verlost am 6. December).
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883 (verlost am 1. Juli 1889).
Südbahn-Gesellschaft. Prioritäten, Serie B (verlost am 1. Juli 1889). — 3 pCt. Prioritäten der Serien A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V und Z (verlost am 2. December 1889).
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 5 pCt. Prioritäten, Em. 1879 (verlost am 1. Juli 1889).
Szatmar-NagybányaerEisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 1. Juli 1889).
Szilagysager Vicinalbahn. Prioritäts - Actien (verlost am 1. Juli 1889.)
Theiss-Eisenbahn. Actien (verlost am 1. October 1889).
Ungarische 5 pCt. Investitions-Anleihe (verlost am 1. October).
Ungar. Nordostbahn. 5 pCt. Gold-Obligationen (verlost am 1 Juli 1889).
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staats-Obligationen vom Jahre 1876 (verlost am 1. Juli 1889). — 5 pCt. Obligationen, Em. 1869 und 1873 (sämmtlich zur Rückzahlung gekündigt).
Ungarische $4^1/_2$ pCt. Staatseisenbahn-Silber-Anleihe vom Jahre 1889 (verlost am 2. December).
Vinkovce - Brcskaer Localeisenbahn - Gesellschaft. Prioritäts-Actien (verlost am 3. Juli 1889).
Vorarlberger Bahn. 5 pCt. Staats-Schuldverbreibungen (verlost am 1. Juli 1889).
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1886 verlost am 1. October).
Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. Prioritäten verlost am 2. Jänner 1889).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des II. Stückes.) Das am 13. Jänner herausgegebene II. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 898: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 7. Jänner 1890, Z. 174, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus den Comitaten Belovar - Kreutz und Warasdin in Croatien nach Kärnten.

Notizen: Bedingungsweise Gestattung der Einfuhr von Rindern und Schafen, sowie von thierischen Rohproducten aus Rumänien nach Italien. — Nachrichten über Thierkrankheiten aus Rumänien.

Literatur.

Eisenbahn- und Post-Communications-Karte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern. Verlag von Artaria & Comp., Wien I., Kohlmarkt Nr. 9.

Von dieser bekannten Communications-Karte, welche die fertigen und im Bau befindlichen Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns, Rumäniens, Serbiens, Bulgariens und der europäischen Türkei, sowie die österreichisch-ungarischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Stationen und Postrouten enthält, ist soeben die nach dem neuesten Stande richtig gestellte Ausgabe pro 1890 im Verlage von Artaria & Comp. in Wien erschienen. Dieselbe ist auch durch die Angabe der Zonen zur Berechnung der Fahrpreise auf den ungarischen Bahnen bereichert.

Die grossen Veränderungen, welche das Eisenbahnwesen durch die Erbauung neuer Linien, durch die Verstaatlichung, bezw. Uebernahme von Privatbahnen in den Staatsbetrieb, von Jahr zu Jahr erfährt, machen den Besitz einer vollkommen verlässlichen Eisenbahnkarte für Reisezwecke, wie für Bureaux und Comptoirs, oder zur Orientirung bei Zeitungslectüren zur unbedingten Nothwendigkeit und es kann in dieser Richtung diese Artaria'sche Communications-Karte bestens empfohlen werden. Derselben sind als Beigaben die Umgebungskarten von Wien und Budapest, eine Specialkarte des nördlichen Böhmen, eine Uebersichtskarte von Mittel-Europa und eine Zeittabelle mit Erläuterung des Stunden-Zonensystems angefügt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Oesterreichisch-Lindauer Güterverkehr. Böhmisch-Oesterreichisch-Vorarlberger Güterverkehr.

Einführung der Nachträge IV.

Mit 1. Februar 1890 treten die Nachträge IV zu den oben angeführten Verbandstarifen in Wirksamkeit.

Dieselben enthalten:

a) Ergänzung der speciellen Tarifbestimmungen,
b) Neuaufnahme von Stationen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
c) Ergänzung der Reexpeditions-Tabellen und
d) Berichtigungen und Aenderungen von Frachtsätzen.

Wien, am 12. Jänner 1890. [37]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Prolongation von Tarifen.

Bezugnehmend auf die Publication in Nr. 148 dieses Blattes vom 19. December 1889 (Seite 2353) wird zur Kenntniss gebracht, dass die neuen Verbandstarife, Theil IV, 1. und 2. Heft, erst am 1. März 1890 in Kraft treten und bis zu diesem Zeitpunkte die bestehenden gleichnamigen Tarife vom 1. Februar 1885 in Wirksamkeit verbleiben.

Wien, am 12. Jänner 1890. [38]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Tarif für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Nachtrag III.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1890 gelangt der Nachtrag III zum Tarife für den Transport von Gütern, sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Eisenbahnwagen auf dem Bodensee zur Einführung.

Derselbe enthält Berichtigungen zum Haupttarife, bezw. geänderte Frachtsätze für Bregenz transit, Friedrichshafen transit und Lindau transit.

Wien, am 13. Jänner 1890. [39]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung bezw. Neueinführung von Tarifen.

Mit 28. Februar 1890 gelangen die Tarife Theil V, 1. und 2. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. November 1884, sammt den hiezu erschienenen Nachträgen, sowie der Ausnahmetarif für Wein etc. von Stationen der Tiroler Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Stationen der schweizerischen Bahnen, giltig vom 15. März 1881, sammt Nachtrag I zur Aufhebung.

An deren Stelle treten mit 1. März 1890 neue Tarife, Theil V, 1. und 2. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverhandes, welche von Mitte Februar 1890 an bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen sein werden.

Wien, am 13. Jänner 1890. [40]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Neue Ausnahme-Frachtsätze für Roheisen.

Mit der Giltigkeit ab 1. Februar 1890 bis auf Weiteres gelangen im Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande neue Ausnahme-Frachtsätze für Roheisen in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Kartirungswege zur Einführung, und zwar:

ab Mähr.-Ostrau nach Gleiwitz . . 0·40 Mk.
" " " Zabrze . . 0·41 "
" " " Zawadzky . 0·49 "
pro 100 kg.

Wien, am 14. Jänner 1890. [41]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreis-Ermässigungen.

Mit 1. Februar 1890 gelangen nachstehend verzeichnete ermässigte Tour- und Retourkarten in beiden Verkehrsrichtungen zur Ausgabe:

	Fahrpreis II. Cl. fl.	Fahrpreis III. Cl. fl.	Giltigkeitsdauer in Tagen
Friedek-Mistek-Wien über Friedland-Hullein	12.20	8.20	5
Leipnik-Brünn über Nezamislitz-Prerau	4.80	3.20	5
Dürnkrut-Göding	2.60	1.60	3
Kostel-Saitz	—.50	—.30	3
Bedihošt-Nezamislitz	—.70	—.50	3
Trzitiesch-Hnojnik	—.25	—.15	3
" -Friedek-Mistek	—.80	—.50	3
" -Teschen	—.50	—.30	3
" " -Boberthal	—.50	—.40	3
Deutsch-Jassnik-Pohl	—.30	—.20	3
" " -Bölten	—.50	—.40	3
" " -Weisskirchen	—.80	—.50	3

Diese Karten berechtigen zur Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge, eventuell gegen normale Aufzahlung auf der Hauptstrecke auch zur Benützung von Schnellzügen. Auf jede Karte werden sowohl auf der Tour- als auf der Retourfahrt für Reisegepäck 25 kg Freigewicht gewährt.

Gleichzeitig gelangen nachstehende ermässigte Arbeiter-Fahrkarten zur Einführung, und zwar zur Fahrt von:

Bistritz a/Host. nach Holleschau und retour zum Preise von 20 kr. ö. W.,

Bistritz a/Host. nach Przikas - Osiczko zum Preise von 7 kr. ö. W.

Wien, am 10. Jänner 1890. [42]

Kohlenverkehr der Kaschau-Oderberger Eisenbahn—Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nachtrag II zum Tarife vom 1. August 1889.

Mit 1. Februar 1890 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. August 1889 giltigen Tarife für mineralische Kohlen, Coaks und Briquetts, von Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. zur Einführung, welcher directe Frachtsätze von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach einigen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn enthält.

Exemplare des obgenannten Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 11. Jänner 1890. [43]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Deutsch-Oesterreichisch-Dänischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Februar 1890 tritt ein neuer Tarif für den Deutsch-Oesterreichisch-Dänischen Personenverkehr in Wirksamkeit, durch welchen die im Tarife für den Deutsch-Skandinavischen Personenverkehr vom 1. Jänner 1884, bezw. in dessen Nachträgen enthaltenen Fahrpreise für Schnellzugs-Fahrkarten und Gepäcks-Frachtsätze zwischen Wien (Nordwestbahnhof) und Kopenhagen aufgehoben werden.

Der neue Tarif enthält directe Fahrpreise für einfache Schnellzugs-Fahrkarten, sowie Gepäcks-Frachtsätze zwischen Wien (Nordwest-, Nord- und Staatsbahnhof) einerseits und Kopenhagen andererseits.

Wien, am 15. Jänner 1890. [44]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge VI zu den Heften Nr. 1 und 2.

Mit 15. Jänner 1890 treten die Nachträge VI zu den Heften 1 und 2 des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. April 1888 in Wirksamkeit, welche in der Station Reichenberg sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegen.

Wien, am 15. Jänner 1890. [45]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Holztarifes.

Mit 1. Jänner 1890 tritt ein Holztarif für den Verkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Ungarischen Nordostbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner der Vinkovce-Brcskaer Eisenbahn einerseits und Fiume und Triest andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif werden rücksichtlich der in demselben genannten Stationen die in den Ungarisch-Adriatischen Verbands-Tarifheften 2 und 3 enthaltenen Frachtsätze der Specialtarife II/a, b, c und d, ferner die in dem für den Verkehr zwischen Fiume resp. Triest einerseits und Stationen der Linien Agram-Sissek, Sissek-Doberlin und Sunja—Uj-Gradiska andererseits seit 15. Mai 1888, beziehungsweise seit 1. Juli 1887 giltigen Tarifen und in deren Nachträgen für Holzsendungen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Holztarifes können durch die Tarifbureaux der Verbands-Verwaltungen, die Betriebs-Direction der Südbahn in Budapest und die im Tarife enthaltenen Stationen käuflich zum Preise von 15 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 28. December 1889. [46]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages II.

Mit Giltigkeit ab 1. März 1890 gelangt Nachtrag II zum directen Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Berichtigungen und Ergänzungen der Capitel III (allgemeine Tarifvorschriften), IV (allgemeine Waarenclassification) und V (Instradirung der Transporte) des Theiles I, sowie der Tarife für den österreichisch-ungarischen und für italienischen Durchlauf, ferner des Anhanges, enthalten in Theil II des genannten Tarifes.

Wien, am 12. Jänner 1890. [47]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Tarif-Nachträge.

Am 1. Februar 1890 treten zu den Tarifheften 1, 2 und 3 des Theiles II und III für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband neue Nachträge in Kraft.

Dieselben enthalten: Aufnahme neuer deutscher und rumänischer Stationen in den allgemeinen Tarif wie in die Ausnahmetarife, Ausdehnung des Ausnahmetarifes 4 für zusammengesetzte landwirthschaftliche Maschinen auf zerlegte, neue directe Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 7 (für Häringe) und 8 (für Colonialwaaren, Reis und Farbhölzer) für den Verkehr mit Stationen der Rumänischen Staatsbahnen, neue, theilweise ermässigte Sätze der Ausnahmetarife Nr. 9 (für Zucker) und 17 (für Schwefelsäure), neue directe Ausnahmetarife für Papier, Töpfer- und Steingutwaaren, sowie für Felle, Schweinefett und Geflügel, ferner mehrere bereits anderweitig veröffentlichte Tarifmassregeln, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Soweit durch letztere Erhöhungen bedingt werden, gelten dieselben erst vom 1. März 1890 ab.

Mit dem gleichen Zeitpunkte, 1. März, gelangen die im Nachtrag IV zum Theil II, Heft 2, enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifes 17 für Schwefelsäure nach Braila transit, Calarasi loco und transit, Focsani, Galatz transit, Giurgevo loco und transit, Pitesti, Slatina und Tecuciu zur Aufhebung.

Wien, am 11. Jänner 1890. [48]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Tariftabellen für die Station Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik).

Am 1. Februar 1890 treten besondere Tariftabellen für den Frachtgütertransport zwischen der Station Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) einerseits und den gesellschaftlichen österr. Stationen andererseits in Kraft.

Exemplare sind beim Directorium in Wien, I., Pestalozzigasse 8, erhältlich.

Wien, am 13. Jänner 1890. [49]

Sonstige Nachrichten.

K. und k. Bosnabahn. (Einführung von Nachträgen.) Mit dem 1. October 1889 ist ein Nachtrag I zu dem Gütertarife der k. und k. Bosnabahn vom 1. Juli 1887 zur Einführung gelangt, in welchem unter Anderem Erleichterungen für Heu und Stroh bei der Abgabe nunmehr eine lagergeldfreie Zeit von 24 Stunden zugestanden wird, und die bisherige Umladegebühr für Güter des Ausnahmetarifes VII in Bosnisch-Brod mit 1 kr. Noten per 100 kg aufgehoben erscheint. — Mit dem 1. November 1889 ist ein Nachtrag I zu dem allgemeinen Personentarife der k. und k. Bosnabahn vom 1. Juli 1887 in Wirksamkeit getreten, welcher bedeutend ermässigte Fahrgebühren per Person und Kilometer in der I., II. und III. Wagenclasse enthält. Rücksichtlich der IV. Wagenclasse bleiben die früheren Gebühren aufrecht.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einführung neuer Kohlentarife auf den ungarischen Linien der Gesellschaft.) Mit 1. Jänner 1890 sind auf den ungarischen Linien der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft folgende neue Kohlentarife in Kraft getreten, und zwar:

1. der preussisch-schlesische Kohlenausnahmetarif via Sillein, beziehungsweise Marchegg, durch welchen der seit Juli 1887 giltige gleichnamige Verbandstarif sammt Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt wurde;
2. der österreichisch-ungarische Kohlen-Ausnahmetarif via Sillein, beziehungsweise Marchegg, durch welchen der gleichfalls seit 1. Juli 1887 giltige gleichnamige Tarif sammt Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt wurde;
3. Theil II, Heft 5, Special-Kohlentarif für Transporte von Střebichowic-Vinařic, Kralup, Bubna, Halbstadt, Mittelsteine (Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) und Segen-Gottes nach Stationen der gesellschaftlichen ungarischen Linien, wodurch der gleichnamige Tarif vom 20. März 1884 sammt Nachträgen ausser Kraft gesetzt wurde;
4. Local-Kohlentarif, Theil II, Heft 6, wodurch der gleichnamige Localtarif vom 15. Februar 1884 sammt Nachtrag I ausser Wirksamkeit gesetzt wurde, desgleichen jener nach österreichischen Stationen via Zólyom (Sillein) -Vlara;
5. Nachtrag III zu dem vom 1. April 1888 giltigen preussisch-oberschlesisch-österreichischen Kohlen-Ausnahmetarif;
6. Nachtrag II zu dem seit 1. April 1888 giltigen österreichischen Kohlen-Ausnahmetarif.

— (Einführung von Tarifen im Bereiche der ungarischen Linien der Gesellschaft.) Die Budapester Direction der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft verlautbart, dass vom Jänner 1890 an folgende Tarifnachträge in Kraft treten, und zwar:

1. Nachtrag IX zu Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. September 1887 für den Gütertransport auf den ungarischen Linien der Gesellschaft, enthaltend: a) Verzeichniss jener Artikel, für welche auf den gesellschaftlichen ungarischen Linien Ausnahmetarife bestehen. b) Ausnahmetarife, und zwar: für Holz der Classe C und des Specialtarifs 2 für Brennholz und Holzkohle; für Petroleum und Petroleumfässer; für Cement- und Kalktransporte; für Pflastersteine, Bruchsteine und Kalksteine; für Ziegel- und Keramitpflastersteine; für Schotter und gewöhnlichen Sand; für Dolomit, Thonerde, Kiessteine, Kieserde und Kiessand; für Heu, Stroh und Häckerling; für Melasse, osmosirte Melasse und Osmosé (Abfall) -Transporte; für Zuckerrübe, Rübenschnitte und Rüben-Dungkalk; für Baumrinde und Lohe, roh und gemahlen; für Milchtransporte; für Wein und Most; für Erdäpfeltransporte; für die Beförderung von Feuerwehr- und sonstigen Rettungsmaschinen und derlei Requisiten; für den Transport von Seidencocons, rohen Seidenfäden; von Maulbeerbäumen und Maulbeersetzlingen; ferners für Ausrüstungsgegenstände und Werkzeuge, welche bei der Seidenzucht Verwendung finden; für Weinreben, welche nach staatlichen Rebenpflanzschulen zur Aufgabe gelangen, oder von solchen an Parteien versendet werden; für den Transport von Waldbäumen, wilden und veredelten Obstbaumsetzlingen; für den Transport von Weidenruthen und Weidenkörben;
2. Anhang zum Tarif Theil II, Heft 2, enthaltend ermässigte Kartirungsfrachtsätze für gewisse Artikel im Verkehre der gesellschaftlichen ungarischen Linien.
3. Nachtrag I zum Tarif Theil II, Heft 1 a für den Verkehr zwischen den gesellschaftlichen ungarischen Linien und Wien, enthaltend einen neuen Ausnahmetarif für Wein und Most, sowie nachfolgende neue Ausnahmetarife: für Dolomit, Sand; für Milch als Eilgut; für Rinderdünger, und für Asphalt; ferner Aenderung von Stationsbezeichnungen, schliesslich Druckfehler-Berichtigungen;
4. Zusammenstellung ermässigter Kartirungs-Frachtsätze im Verkehr zwischen gesellschaftlichen ungarischen und österreichischen Stationen.

Die angeführten Hefte sind bei der Budapester Direction der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Theresienring Nr. 6, erhältlich.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Zu dem Gütertarife (Theil II) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Budapest—Lajos-Mizse ist mit 1. Jänner 1890 der Nachtrag I in Kraft getreten, welcher unter Anderem die Reduction der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Dünger, ferner einen Ausnahmetarif für als Eilgut nach Budapest bestimmte Milch und Geflügelsendungen enthält.

— (Einführung von Verbandstarifen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. Jänner 1890 im westungarischen Eisenbahnverbande die nachfolgend verzeichneten Tarife und Tarifnachträge in Kraft treten, und zwar:

1. Theil II, Heft 5, enthaltend directe Frachtsätze für Getreide, Holz und Wein von Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Centralnetz) und der Ungarischen Nordostbahn nach Stationen der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linie Bruck a. d. L.-Budapest);
2. Nachtrag IV zu Heft I des Verbandstarifs, durch welchen die Stationen Polgárdi der Südbahn-Gesellschaft, die Stationen der Localbahn Steinamanger-Pinkafeld und die Station Fürstenfeld der Localbahn Fehring-Fürstenfeld in den Tarif einbezogen werden. Durch diesen Nachtrag werden weiters Ausnahmetarife modificirt und neue Ausnahmetarife aufgenommen;
3. Nachtrag I zu Heft 2 des Verbandstarifs, Modificirung von Stations- und Ausnahmetarifen, sowie neue Ausnahmetarife enthaltend, endlich
4. Nachtrag II zu Heft IV des Verbandstarifs, durch welchen gleichfalls Stations- und Ausnahmetarife modificirt und neue Ausnahmetarife in den Tarif einbezogen werden. Exemplare dieser Tarife und Tarifnachträge sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

— (Einführung neuer Tarife.) Vom 1. Jänner 1890 an ist zu dem für den Transport von Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Equipagen und Leichen auf sämmtlichen Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1887 giltigen Gebührentarife, Theil II, der Nachtrag IX in Kraft getreten, welcher die Aenderung, bezw. Ergänzung der Bestimmungen und die Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen, die Aenderung und Ergänzung von Ausnahmetarifen, Ergänzung der im Abschnitte VI des Tarifes enthaltenen Specialbegünstigungen, sowie die Ergänzung der im Abschnitte VIII des Tarifes enthaltenen Specialbestimmungen und Gebühren, weiter die Eröffnung der Station Botfalu der Linie Budapest-Grosswardein-Kronstadt-Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr, der Haltestelle Hort der Linie Budapest-Hatvan-Miskolcz-Kaschau der kgl. Ungar. Staatsbahnen für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr, und der Station Rakamaz der Linie Püspök-Ladány-Debreczen-Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen für den Eil- und Stückgutverkehr, die Ergänzung der im Tarife enthaltenen Stations- und Schnitttarife, und schliesslich Berichtigungen im Verzeichnisse der Ausnahmetarife enthält. Insoferne als dieser Nachtrag (für den via Sziszék instradirten Verkehr mit Agram transit) Frachterhöhungen enthält, treten dieselben erst mit 15. Februar 1890 in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr. excl. Mgb. und incl. Steuer		kr.			
257	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakracer Eisenbahn, resp. kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Holzkohle	Virovitica	a) Triest (S.B.) und Fiume b) Cormons transit c) Peri transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen. Die Frachtsätze für Cormons transit haben jedoch nur für solche Sendungen Giltigkeit, welche nach Stationen der Strecken Pontebba—Udine—Venedig, Marano—Vicenza excl. und Padua—Bologna—Specia und südlich dieser Linie gelegenen Stationen, dann nach Stationen der Strecke Rovigno—Adria bestimmt sind, jene für Peri transit nur für solche Sendungen, welche nach allen übrigen, nicht in obige Zone fallenden italienischen Stationen, sowie nach über die italienischen Grenzstationen Chiasso, Modane und Ventimiglia gelegenen Gebieten bestimmt sind	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Specialtarif für Holzkohle, giltig vom 1. März 1886	a) 75·43 b) 89 45 c) 127·80	65·2 70 9 91·0 *)	10·23 18·55 36·80	Im Kartirungswege		*) Sobald Wagen, welche ausschliesslich zur Verladung von Holzkohle eingerichtet sind, zur Verwendung gelangen sollten, erhöhen sich die nebigen zugestandenen Frachtsätze um 4 kr. pro 100 kg, resp. erniedrigt sich der Nachlass gegenüber den ausgeworfenen officiellen Frachtsätzen um je 4 kr. pro 100 kg
				Teresovac-Suhopolje					a) 79·03 b) 93·05 c) 131·40	68·8 73·8 94·0	10·23 19·25 37·40			
				Pivnica					a) 84·83 b) 98·85 c) 137·20	74·6 79·6 99·7	10·23 19·25 37·50			
				Gyulaves					a) 86·53 b) 100 55 c) 138·90	76·3 81 3 101·4	10·23 19·25 37 50			
				Bastaji					a) 89·13 b) 103·15 c) 141·50	78·9 84 0 104·0	10·23 19·15 37 50			
				Daruvar					a) 92·03 b) 106·05 c) 144·40	81·8 86·8 107·0	10·23 19·25 37 40			
				Sirač					a) 92·33 b) 106·35 c) 144·70	82·1 87·0 107·2	10 23 19·35 37·50			
				Pakrac-Lipik					a) 96·23 b) 110·25 c) 148·60	86·0 91·0 111 0	10·23 19 25 37·60			
				Cabuna					a) 83 03 b) 97·05 c) 135·40	72 8 77·8 98 0	10·23 19·25 37·40			
				Sladojevce					a) 85·33 b) 99·35 c) 137 70	75·1 80·0 100·2	10·23 19 35 37·50			
				Slatina					a) 85·73 b) 99·75 c) 138·10	75·5 80·5 100·6	10·23 19 25 37·50			
				Supljalipa					a) 91·23 b) 105·25 c) 143·60	81·0 86 0 103·6	10·23 19·25 40·—			
				Konc.-Zdenci					a) 92·03 b) 106 05 c) 144·40	81·8 86 8 104·4	10·23 19·25 40·—			
258	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zinkerze (Galmei und Blende)	Prevali	Oderberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Versender müssen sich mit thunlicher Verladung nach Massgabe leer retourgehender Wagen einverstanden erklären. Sendungen dürfen nicht für Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	102·1 kr. Noten	88·2 kr. Noten	13·9 kr. Noten	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
259	Südbahn-Gesellschaft		Für sämmtliche in die Serien VIII, IX und X des Südbahntarifes rangirende Artikel der Eisenindustrie	Hetzendorf Leobersdorf Neunkirchen Ternitz Bruck Leoben Graz Saldenhofen Unt.-Drauburg Prevali Store Laibach	Sissek	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, widrigenfalls eine Manipulationsgebühr von 4 kr. pro 100 kg berechnet wird. Sendungen müssen nachweislich nach Bosnien oder der Herzegowina bestimmt sein. Die Instradirung muss dem Ermessen der Bahnanstalt überlassen werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Serie VIII, IX und X	kr. Not. exclus. Mgb. inclus. ungar. Steuer 81 77 72 72 55 57 47 45 47 48 42 42	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse und der den bedungenen Weitertransport nachweisenden Original-Documente, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
260			Baumwolle, rohe	Triest S.B. oder Fiume	Fehring	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendet. vierrädrigen Wagen und Frachtbrief		Zusammenstellung der Frachtsätze für den Frachtguttransport verschiedener Ex- und Importartikel im Verkehre nach, bezw. von Triest und Fiume vom 24. December 1883, und Tarif für die Strecke Graz—Fehring vom 1. Jänner 1889	149·9 kr. Noten incl. Mgb.	128·5 kr. Noten incl. Mgb.	21·4 kr. Noten incl. Mgb.	Im Kartirungswege		
	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe, amerikanische	Triest S.B. oder Fiume	Fehring	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Baumwolle muss von Amerika directe in Triest, bezw. Fiume importirt worden sein, und muss diese Provenienz durch ein Certificat des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, bezw. des kgl. Hafenamtes in Fiume nachgewiesen und bestätigt werden. Die Lagerung der Baumwolle in Triest, bezw. Fiume, darf sechs Monate, vom Tage der Ankunft des betreffenden Schiffes in Triest, resp. Fiume gerechnet, nicht überschritten haben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890		149·9 kr. Noten inclusive Mgb.	128·5 kr. Noten inclusive Mgb.	21·4 kr. Noten inclusive Mgb.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse und die bedungene Provenienz nachweisende Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, bezw. des kgl. Hafenamtes in Fiume, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
261	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Hrabovka) transit	Triebitz	Aufrechthaltung der für diese Transporte giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	62·3 kr.	43·1 kr.	19·2 kr.	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Organe der k. k. österr Staatsbahnen als Aufgeber und Empfänger angeführt erscheinen
			Militär-Einrichtungs-Gegenstände			Bei Aufgabe von 5000 kg / 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Verschieden	kr. 49·5 / 43·1				
262	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Gross-Kikinda-Gross-Beeskereker Eisenbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frisches Gemüse, gesäuertes Kraut und gesäuerte Gurken (als Eilgut)	Török-Becse-Aracs	Brünn St.E.G. und K.F.N.B.	Bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	586·2 kr.	438·1 kr.	148·1 kr.	Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe mindestens von 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen			586·2 kr.	309·7 kr.	276·5 kr.			
263	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Deutsch-Altenburg	Fischamend	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für den Transport von Steinen und Schotter; vom 1. Jänner 1888	7·6 kr.	6·0 kr.	1·6 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb 8 Tagesstunden nach Beistellung der Wagen zu besorgen
264	Oe.U.St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel, als Eilgut	Szentes	Wien St.E.G.	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	422·7 kr.	200·0 kr.	222·7 kr.	Im Kartirungswege		
265	Oe.U.St.E.G.	Oesterr. Nordwestbahn	Tabak u. Tabakfabrikate	Sedletz-Kuttenberg via Chlumetz—Königgrätz—Tyništ	Nachod	Aufrechthaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr. Verbandstarif	84·9 kr.	80·9 kr.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		
266	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft und königlich ungarischen Staatsbahnen	Pferde zur Ausschrotung, bei Beförderung als Frachtgut	Budapest St.E.G., -Josefstadt, -Franzstadt und -Lipótváros	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	**100 Waggonladungen** Aufrechthaltung der für lebende Thiere geltenden Tarifbestimmungen. Die Pferde sind in gewöhnlichen vierrädrigen Kastenwagen zu befördern, und dürfen in je einen Wagen höchstens 9 Stück verladen werden. Für das gehörige Anbinden der Pferde hat der Aufgeber zu sorgen	Bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar., bezw. Westungar.-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	V e r s c h i e d e n	fl. 53·68 pro Waggon	Pro Waggon: Die für 6 Pferde entfallenden tarifmässigen Gebühren	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längst. bis Ende März 1891	Die Sendungen müssen an einen Wiener Pferdefleischhauer adressirt sein
				Budapest S.B.	Wien St.E.G.									
				Stationen der Linie Palota (incl.) bis Ujfalu (incl.)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.			Localtarif						

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
267	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, gehämmert, etc., Eisen- und Stahlwaaren etc., Eisen und Stahl, roh etc., Emailgeschirre (vide gemeinsame Bestimmungen, Tarif, Theil I, Positionen 128, 129, 130 und 143)	Schimitz (Station)	Bisenz-Stadt	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut b) Bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	a) 40·7	b) 32·5	Im Kartirungswege		
					Hohenstadt					58·1	53·4			
					Marchegg St.E.G. und K.F.N.B.					50·5	40·1			
					Stadlau					50·5	40·1			
					Swoleňowes (L.B.)					124·7	100·4			
					Tischnowitz (L.B.)					18·5	15·1			
					Wien St.E.G. und K.F.N.B.					55·0	43·4			
					Ung.-Hradisch-Stadt					45·4	36·2			
				oder vice versa						Kreuzer				
268	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Stück- und Wagenladungsgüter	Schimitz (Station)	Brünn St.E.G. transit (für Sendungen nach Nordbahnstationen)	Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, bezw. Classen giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	4·0 kr.		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement in Schimitz adressirt sein, welches durch ein Geleise mit der Station verbunden ist, bezw. von einem solchen Etablissement aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen in Schimitz haben die Parteien zu besorgen
				oder vice versa										
269	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rauchtabake, in Säcken verpackt, und Rauchtabak-Gespunste, ohne Unterschied, ob ledig oder kartirt, ferner Tabakmehl in Säcken, ledig, verpackt	In sämmtlichen Relationen des Localverkehres der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Bei Aufgabe in Quantitäten **unter** 5000 kg pro Frachtbrief b) Bei Aufgabe mindestens von 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif		ad a) Frachtsätze der Classe II ad b) Frachtsätze der Classe A		Im Kartirungswege		
			Gebrauchte Stricke			Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut				Frachtsätze der Classe A				

Diese Frachtbegünstigungen finden nur auf ärarische Tabakgefällsgüter, d. i. auf solche Sendungen, deren Beförderung auf Kosten des Tabak-Aerars stattfindet, und in welchem Falle die diesbezüglichen Documente als creditirte Gebühren, resp. als Baargeld in Abfuhr gebracht werden, Anwendung. Es sind demnach Sendungen, bei welchen sich das Tabak-Aerar der Vermittlung von Zwischenspediteuren bedienen sollte, resp. die Gebühren von Privaten berichtigt werden, von diesen Frachtbegünstigungen ausgeschlossen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
270	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glas und Glaswaaren der Classen A und B	Vlarapass	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von mindestens 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890		Verschieden	kr 77·4	Verschieden	Im Kartirungswege		Routenvorschreibungen sind unzulässig. Von den nebigen Frachtsätzen werden keinerlei Refactien bewilligt
				Vlarapass	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe in vollen Wagenladungen				58·7				
				Gaya Nemotitz	Budapest St.E.G.					103·4 107·4				
				Gaya Nemotitz	Budapest-Józsefváros, dunaparti					108·4 112·4				

NB. Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 151 ex 1889, sub Post 3457, irrig wiedergegebene Publication ausser Kraft gesetzt.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
271	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz der Classe C	Prag St.E.G. transit	Střebichovic-Vinaric	Zahlung der Fracht mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	21·2 kr.	18·0 kr.	3·2 kr.	Im Kartirungswege		
			Holz des Specialtarifes 2						23·0 kr.	18·0 kr.	5·0 kr.			
272	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Plaňan	Nimburg St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 17·8	kr. 8·3	kr. 9 5	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Hořatev				17 8	6·2	11·6			
					Sadska				13 7	6·2	7 5			
					Peček				6·2	3 0	3·2			
					Kolin St.E.G.				11·7	6 8	4·9			
273	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	a) Brod b) Bosna-Brod	Wien K.F.N.B.	**300 Wagen** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1890	Local-, bezw. Westungarisch-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	a) 93·0 kr. b) 94·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Routenvorschriften sind unzulässig
					Wien St.E.G., Schwechat-Kledering, Wien (Matzleinsdorf)					a) 84·0 kr. b) 85·0 kr.				
274	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Böhmischen Commercialbahnen	Rohzucker	Kopidlno	Schönpriesen loco	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 74·6	kr. 64·0	kr. 10·6	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschrift „via Nimburg St.E.G.—Pořičan—Lobositz" tragen
				Königstadtl					70·2	66 0	4·2			
				Dymokur					70·2	64·0	6·2			
				Rozdalovic					72 6	64·0	8 6			
				Ronov-Woskořinek					63·9	59·4	4 5			
275	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ostrauer, Dombrauer und Karwiner Kohle	Sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres	Strassnitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Directer Tarif vom 1. April 1888	34·9 kr.	33·9 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Origin.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
				via Ungar.-Hradisch										
276	Oe.U.St.E.G.	Königlich ungarischen Staatsbahnen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 152 vom 31. December 1889, sub Post 3581, für Weinsendungen nach Stationen des Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen und Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes publicirten ermässigten Frachtsätze werden unter denselben Bedingungen auch für mit directen Frachtbriefen nach Bayern aufgelieferte **Weinsendungen (in Fässern und Flaschenwein in Kisten verpackt)** im Rückvergütungswege bewilligt											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
277	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königlich ungarischen Staatsbahnen	Wein	Dalja loco Kolocsa loco Karlocsa loco Pétervárad loco Ujvidék loco Vukovár loco	Wien St.E.G. und Simmering	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für a) 8000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4 — und West-ungar.-österr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	kr. a) b) 133 121 107 97 140 127 137 125 137 125 140 127		Im Kartirungswege		

Die sub a) gewährten ermässigten Frachtsätze werden auch für leer retourgehende, oder zur Füllung versendete Weinfässer (bei Aufgabe in beliebigen Mengen) angewendet. Die Weinsendungen müssen von den betreffenden Aufgabsstationen loco stammen und mittelst Fuhrwerken zur Bahnstation gebracht werden.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
278	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Wejhybka, Kladno, Neukladno, Buschtěhrad, Brandeisl, Duby	Bubenč (Bahnhof)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Keine directen Sätze	kr. 14·6		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen an industrielle Etablissements, welche durch ein Zweiggeleise mit der Hauptlinie der St.E.G. in Bubenč verbunden sind
				Střebichovic-Vinařic (Libušiner Schacht) via Kralup					kr. 18·1	14·6	kr. 3·5			
279	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Raffinadezucker	Zinkendorf, Schützen und Bükk	Doberlin	Frachtzahlung für mindestens 5000 | 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Variabel	152·8 | 131·4 kr. incl. Mg. und ung. Steuer		Im Kartirungswege		
				Oedenburg, Ebenfurth und Pottendorf	Sissek	Sendungen müssen nach Bosnien bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 5000 | 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Instradirung ist den Bahnorganen zu überlassen		Interner Tarif der Südbahn	Serie IX	129·0 | 107·0 kr. incl. Mgb. und ungar. Steuer	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, bezw. der den Weitertransport nach Bosnien nachweisenden Original-Documente, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Ebenfurth	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen		Zusammenstellung von Frachtsätzen im Verkehre mit Triest u. Fiume gilt. vom 24. December 1883	150·0 kr. incl. Mgb.	132·0 kr. incl. Mgb.	18·0 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
280	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Stroh	Weisskirchen (Localbahn)	Wsetin	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mind. 5000 kg. pro Frachtbrief u. Wagen, u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	28·9	27·9	1 —	Im Kartirungswege		
			Kalksteinmehl	Jablunka	Weisskirchen (Localbahn)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			20·4	13·2	7·2			
			Kalk gebrannten	Czernotin Keltsch	Krasna Jablunka Wsetin				11·1 18·— 20·8	10·— 16·4 18·9	1·1 1·6 1·9			
				Ladestelle Kalkbruch	Krasna Jablunka Wsetin				12·7 19·6 22·4	11·9 18·2 20·7	0·8 1·4 1·7			
281	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Pottasche und Soda	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna Wsetin	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	13·5 23·8	12·2 18·6	1·3 5·2	Im Kartirungswege		
			Glaubersalz		Wsetin				28·9	18·6	10·3			
282	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Thonerde u. Sand	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	13·5	9·7	3·8	Im Kartirungswege		
			Stroh, Chamotteziegel u. gebrannten Kalk						13·5	12·2	1·3			
			Holzwolle						20·3	15·1	5·2			
			Glasscherben Kalk u. Kiessteine, Thonerde u. Sand		Wsetin				23·2	14·5	8·7			
			Stroh, Chamotteziegel u. gebrannten Kalk						23·2	18·6	4·6			
			Thonerde		Jablunka				20·4	12·9	7·5			
			Schindeln u. Bretter	Wsetin	Weisskirchen (Localbahn)				23·7	18·6	5·1			
283	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, Kies, Quarz, Schotter- und Bruchsteine, dann rohe Steine	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	13·5	8·7	4·8	Im Kartirungswege		
					Jablunka				20·4	13·3	7·1			
					Wsetin				23·2	14·5	8·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
284	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk- und Schottersteine	Weisskirchen (Localbahn)	Wall.-Meseritsch	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässig. Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	15·6	9·8	5·8	Im Kartirungswege		
				Ladestelle Kalkbruch	Weisskirchen (Localbahn)				4·3	2·6	1·7			
			Brennholz	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna				13·5	8·7	4·8			
					Wall.-Meseritsch				15·6	9·8	5·8			
					Jablunka				20·4	13·3	7·1			
					Wsetin				23·2	15·0	8·2			
285	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk-, Feld- und Flussspath	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna	Aufgabe von. resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	13·5	12·2	1·3	Im Kartirungswege		
					Jablunka				20·4	16·8	3·6			
					Wsetin				23·2	19·1	4·1			
286	Eisenbahn Wien-Aspang		Getreide aller Art	Wien und Klein-Schwechat und vice versa	Traiskirchen	Minimal-Verfrachtungsquantum von 100 Wagen à 10000 kg. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1890	Localtarif	9·0 kr.	7·5 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf schliessende Firma als Empfängerin lautenden Frachtbriefe, bis längstens 1. Februar 1891	
287	K. k. General-Direction der österr. Staatseisenbahnen		Stückgüter	Chodau oder vice versa	Neudek	Minimalquantum 7000 t innerhalb der Giltigkeitsdauer	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	18·5	15·0	3·5	Im Kartirungswege		
			Wagenladungsgüter der Classe A						16·9	14·0	2·9			
			„ „ B						15·1	13·0	2·1			
			des Ausnahmetarifes I						12·1	10·0	2·1			
			Holzstoff	Verladegeleise Schlesinger, Funk & Cie.	Neudek	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			7·1	6·0	1·1			Die zum Bezuge gelangenden Quantitäten von Holzstoff, Cellulose und Kohle werden in das festgesetzte Minimalquantum einbezogen
				Giebacht-Thierbach					4·6	4·0	0·6			
			Cellulose	Hammerhäuser					7·1	6·0	1·1			
			Kohle	Münchhof		Bei Frachtzhhlung für mindestens die Tragkraft des verwendeten Wagens			10·5	10·0	0·5			
288	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Triebitz oder vice versa	Blosdorf	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 6·4	kr. 5·4	kr. 1·0	Im Kartirungswege		
					Kunzendorf				12·0	6·5	5·5			
					Mähr.-Trübau				8·0	7·6	1·4			
					Türnau				11·6	9·8	1·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
289	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Brennholz	Berhometh a. S.	Czernowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Beobachtung d. im Specialtarif 1 b) der Bukowinaer Localbahnen, resp. im Ausnahmetarif VI der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn enthaltenen allgemein. Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis zum 31. December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Frachtsätze pro Wagen Gulden: 31·45	20·80	10·65	Im Kartirungswege		
					Volksgarten				30 25	19·96	10 29			
290	K. k. St. B.		Fassdauben, Fassböden, Fassreifen und Chamottesteine	Söll-Leukenthal	Wörgl	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	5·6 kr.	3·3 kr.	2·3 kr.	Im Kartirungswege		
291	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Der Bukowinaer u. Kolomeaer Localbahnen, sowie der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Pferde- und sonstige Viehfutter, als: Hafer und Kleie, Heu und Stroh, Kleehen, Futterkräuter, Futterrüben, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlämpe, Spülicht und Trebern	a) Rücksichtlich sämmtlicher im k. k. Staatsbetriebe befindlichen galizischen und Bukowinaer Eisenbahnlinien (mit Ausnahme der Bukowinaer und Kolomeaer Localbahnen), sowie der Eisenbahnlinie Lemberg-Belzec (Tomaszów), u. zw. sowohl im Localverkehre als auch im Anschlussverkehre von fremden Bahnen, bezw. von und nach allen galizischen und Bukowinaer Stationen		Aufgabe in Mengen von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Quantum. Sendungen müssen mit direct nach einer galizischen oder Bukowinaer Station lautenden Frachtbriefen und auf Grund von unter Rubrik „Besondere Bemerkungen" näher bezeichneten Bestellzetteln zur Beförderung gebracht werden. Das Auf- und Abladen muss vom Aufgeber, bezw. Empfänger besorgt werden	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1890	Localtarif	Verschieden	10 kr. ö. W. pro verwendeten Wagen und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer galizischen oder Bukowinaer Gemeinde für ihre Angehörigen zur Fütterung ihres Viehstandes auf Grund von durch den betreffenden Gemeindevorstand nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaften bestätigten Bestellzetteln bezogen werden. Die bezüglichen Bestellzettel sind den betreffenden Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezuge der Sendungen von der Bahnanstalt zurückbehalten
				b) Rücksichtl. sämmtlicher übrigen vom Staate betriebenen Linien (mit Ausnahme der im k. k. Staatsbetriebe befindlichen Localbahnen) im Verkehre nach galizischen und Bukowinaer Stationen										
				c) Rücksichtlich der Bukowinaer und Kolomeaer Localbahnen, sowie der Eisenbahnlinie Lemberg-Belzec (Tomaszów)						20 kr ö. W. pro verwendeten Wagen und 1 km				
292	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hornvieh als Frachtgut in Wagenladungen	Den im Specialtarife vom 1. März 1886 für Hornviehtransporte aufgeführten österreichisch-ungarischen Stationen	St. Margrethen		Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Specialtarif für die Beförderung von Hornvieh als Frachtgut in Wagenladungen aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen vom 1. März 1886		Die in dem genannten Tarife enthaltenen Frachtsätze nach St. Margrethen finden auch Anwendung auf Hornviehtransporte, welche in Bregenz per Bahn eintreffen und sodann nachweislich nach St. Margrethen weiterbefördert werden		Im Rückvergütungswege	Gegen Original-Frachtbriefe bis und ab Bregenz, auf welchen durch den Stadtrath in Bregenz bestätigt erscheint, dass die Thiere auf dem dortigen städtischen Viehmarkt aufgetrieben waren. Diese Documente sind bis längstens Ende Jänner 1891 vorzulegen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
293	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Komárom-Ujszöny	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Ungarn-Laube, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai vom 1. September 1885	Mark a) — b) 3·00	Mark 3·00 *) 2·39 *)	Mark — 0·61	a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				a) — b) 2·95	2·95 *) 2·34 *)	— 0·61			
					Dresden-Elbkai				a) — b) 3·35	3·35 2·74	— 0·61			
294	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren	Nyitra-Zsámbokrét	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 5000 kg 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Ungarn-Laube, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai vom 1. September 1885		Mark 3·47 *) 2·81 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag	5000 kg 10000 kg				3·42 *) 2·76 *)				
					Dresden-Elbkai	5000 kg 10000 kg				3·86 3·09				
295	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Talkerde	Gleisdorf (Ungar. Westbahn)	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Oesterreich-Laube, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai vom 1. März 1888		Mark 1·83 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					1·78 *)				
					Dresden-Elbkai					2·12				
296	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenerze und Eisenschlacken	Freudenthal	Aschenborn-schacht	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, giltig vom 15 April 1885	Mark —	Mark 0·47	Mark —	Im Kartirungswege		
					Beuthen O S.				0·48	0·47	0·01			
					Beuthen R.O.U.E.				—	0·48	—			
					Bobrek				—	0·46	—			
					Borsigwerk				0·47	0·46	0·01			
					Gleiwitz				0·44	0·43	0·01			
					Kattowitz				0·50	0·49	0·01			
					Königshütte O.S.				0·49	0·48	0·01			
					Laurahütte				0·51	0·50	0·01			
					Ludwigsglück				—	0·45	—			
					Morgenroth				0·47	0·46	0·01			
					Schwientochlowitz				0·48	0·47	0·01			
					Tarnowitz				0·51	0·50	0·01			
					Zabrze				0·46	0·45	0·01			
297	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.** Die in den Tarifen Ungarn-Laube, bezw. Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 5 im Kartirungs- und Rückvergütungswege für Wein in Fässern, finden für die Folge auch für Wein in Kisten Anwendung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
298	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Glassand (Quarzsand)	Hohenbocka Direct.-Bez. Berlin / Direct.-Bez. Erfurt	Gewitsch-Jaromeritsch	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 2, giltig vom 15. April 1885		Mark 1·38 / Mark 1·37		Im Kartirungswege		
299	Oesterr. Nordwestbahn		Roheisen	Breslau O.S.E.	Adlerkostoletz	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 300 Tonnen. Unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes III bestehenden Bestimmungen	Vom 20. Jänner 1890 bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr.-Verband, Theil II, Heft 1, giltig vom 15. April 1885	Mark 0·64	Mark 0·55	Mark 0·09	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden, bahnämtlich bestätigten Duplicat-Frachtbriefe bis Ende Februar 1891	Sendungen müssen für Solnitz in Böhmen bestimmt sein
300	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		2—4 Wagen Cement von Wien oder Kufstein	Krakau	Złoczów	Verfrachtung der Sendungen mit directe nach Złoczów lautenden Frachtbriefen, ohne Angabe einer Routenvorschrift	Bis auf Weiteres, längstens Ende December 1890	Local-, eventuell Anschluss- oder Verbandsverkehr	Verschieden	50% Ermässigung von den Taxen der officiellen Frachtantheile mit der Begrenzung, dass der Minimalfrachtsatz keinesfalls unter den Einheitssatz von 0·1 kr pro 100 kg nur 1 km kommen darf		Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Adressaten als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Liquidationsstempel tragen dürfen, und die nicht wieder rückgestellt werden. Die Vorlage hat bis spätestens Ende Februar 1891 zu geschehen	
			3—5 Wagen Maschinen u. Maschinentheile ab Wien, Brünn oder Prag	Krakau	Złoczów									
			1—3 Wagen Maschinen und Maschinentheile ab Ottynia	Lemberg	Złoczów									

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In dem im Verordnungs-Blatte Nr. 146 vom 14. December v. J., sub Post 3033 publicirten temporären Anhange zum internen Tarife der Südbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. Jänner 1890, hat es bei Position 61 unter der Colonne „Bedingungen, an welche die Begünstigung geknüpft ist" statt „10000 kg" richtig „**5000 kg**" zu lauten.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährten Kartirungsfrachtsätze publicirt wurden	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 146 vom 14. December 1889	3065	Kaiser Fardinands-Nordbahn im Namen der betheiligten Verwaltungen	Asphalt der Classe B	Floridsdorf-Donaufeld	Prag Oe.N.W.B.	Wird mit 31. Jänner 1890 aufgehoben

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 7. Wien, 18. Jänner 1890 III. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 21. November 1889 *) für die Localbahn von Cilli nach Wöllan.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Bauunternehmer Daniel v. Lapp und Eduard Klemensiewicz die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Cilli nach Wöllan gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238), sowie des Gesetzes vom 17. Juni 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 81), wie folgt, zu ertheilen:

§ 1. Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von Cilli über Schönstein nach Wöllan mit einer Schleppbahn zu den Kohlengruben bei Skalis.

§ 2. Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

*) Enthalten in dem am 15. Jänner 1890 ausgegebenen II. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 2.

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gezetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3. Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden, und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer im ununterbrochenen Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 5000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4. Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5. Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238) und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852), dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6. Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, darf nicht höher als mit fünf Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals der concessionirten Bahn sammt Ausrüstung, Fahrpark und Materialvorräthen unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der Dotirung des Reservefondes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7. Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen, und zwar nach den in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei der priv. Südbahn-Gesellschaft jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen besorgt werden.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen, ferner auf das Militär-Wachcorps für die Civilgerichte Wiens, auf die Gendarmerie, sowie auf die militärisch organisirte Finanz- und Sicherheitswache.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Dieselbe Verpflichtung zum Beitritte gilt auch bezüglich des mit den Bahngesellschaften zu Stande kommenden Uebereinkommens wegen gegenseitiger Aushilfe an Personale bei Durchführung grosser Militärtransporte und der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 60) auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8. Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9. Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, nach Ablauf von 15 Jahren vom Tage der Betriebseröffnung den Betrieb der concessionirten Bahn insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen, und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung des Concessionärs zu führen.

Die Modalitäten dieser Betriebsführung sind durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 10. Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 11. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen Zeit beziffert, und wird hieraus der auf ein Jahr entfallende Reinertrag berechnet.

   Sind im Zeitpunkte der Einlösung schon sieben Betriebsjahre abgelaufen, so werden bei der Berechnung des durchschnittlichen Reinertrages die zwei ungünstigsten Jahre ausgeschieden.
2. Sollte jedoch der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher jener Annuität gleichkommt, die zur fünfpercentigen Verzinsung des von der k. k. Staatsverwaltung für die concessionirte Bahn genehmigten Actiencapitales (§ 6, Absatz 6, 7 und 8) und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.
3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer das Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, beziehungsweise, insoferne der im Absatze 2 vorgesehene Fall eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.
4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu fünf Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

   Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.
5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 12. Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Rerservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen, und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852) begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 14. Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am einundzwanzigsten Tage des Monates November im Jahre des Heiles Eintausend achthundert achtzig und neun, Unserer Reiche im einundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Cilli nach Wöllan.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Cilli nach Wöllan ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn mit Tag- und Nachtverkehr für eine Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig vorzulegen und die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

2. Trasse.

Die circa 38·6 km lange Bahn beginnt am nördlichen Ende der Station Cilli der Südbahnlinie Wien-Triest, wendet sich nach Umfahrung der Stadt Cilli gegen Westen und gelangt, im Sannthale fortziehend, über Sachsenfeld und Heilenstein nach Ritzdorf, hierauf tritt die Bahn in das Thal des Packbaches ein und führt nunmehr, in vorwiegend nördlicher Richtung weiterziehend, über Schönstein nach Wöllan, woselbst die gleichnamige Endstation angelegt wird.

Von der vorbeschriebenen Localbahn an geeigneter Stelle abzweigend, ist ferner noch ein circa 1·9 km langes Schleppgeleise zu den Kohlengruben von Skalis auszuführen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung der Staatsverwaltung, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorerwähnte Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung des Bahnhofes Cilli der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der genannten Gesellschaft anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen.

Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes, unterwerfen die Concessionäre sich dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Anschlussbahn nicht erzielt werden sollte.

Der Staatsverwaltung bleibt ferner das Recht vorbehalten, in Ermanglung eines Einverständnisses, die Bedingungen für die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung mit den inländischen Nachbarbahnen zu bestimmen.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollen, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

In Ermanglung eines Einverständnisses bleibt der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, die Bedingungen für die Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen festzusetzen.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungs- und Neigungsverhältnisse der Bahn sind die von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Namens des k. k. Handelsministeriums genehmigten, im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ (Jahrgang 1882, Blatt Nr. 10) angeführten „Vorschriften für die Bestimmung der Bahnnivellette in Maximalneigungen und für die Anordnung der Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen“ einzuhalten.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Anwendung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Steigung 10 pro mille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Steigung der Bahn in denselben 2·5 pro mille nicht übersteigen darf.

Ausnahmen hievon unterliegen der speciellen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der currenten Bahn dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m, auf freier Bahn aber mindestens 3·5 m zu betragen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·3 m zu erhalten, falls nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Anwendung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen. Im letzteren Falle wird die Breite der Bahnkrone durch die im Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt

Bei Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m Radius und darunter, sowie bei Aufdämmungen von mehr als 5 m Höhe ist eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone vorzunehmen.

Die Sohle des Seitengrabens muss in Felseinschnitten stets, in allen sonstigen Einschnitten, falls nicht Wandmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten. Bei Anwendung von Wandmauern in Einschnitten kann die Sohlenbreite des Seitengrabens 0·3 m betragen. In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens nach derjeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, beziehungsweise haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung der Flüsse ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1·0 m über dem localen höchsten Wasserstande liegen.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Objecten bis zu 20 m totaler Spannweite dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen grösseren offenen Objecten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Bei den mehrfelderigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise herzustellen.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 209) zu beobachten, und wird, falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Absatz 1, der genannten Verordnung angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirte Belastung zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den bekannten höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses auszuführen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Minimalgewicht per laufendes Meter 26 kg betragen.

Die Schwellenvertheilung ist derart zu bemessen, dass die Inanspruchnahme der Schienen per Quadratcentimeter höchstens 1000 kg beträgt.

Die Eichen- oder Lärchenschwellen müssen mindestens folgende Dimensionen haben: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm, Höhe 14 cm.

In Bögen von 800 m Radius und darunter ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel nach den bei der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen erliegenden, einheitlichen Oberbaunormalien entsprechend zu verstärken.

Der Schotterkörper hat im Niveau der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·0 m zu erhalten, falls nicht bei letzteren Steinbanquette zur Ausführung gelangen. Bei Herstellung von Steinbanquetten in Einschnitten muss die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen. Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts in der Geleiseachse gemessen, hat bei Dämmen mindestens 0·25 m und in den Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen. In Curven ist die normale Tiefe des Schotterkörpers unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

Die Länge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mindestens 19·3 Procent der Bahnlänge betragen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Verwaltung zu erfolgen.

7. Hochbauten.

Die für den Personen- und Zugförderungsdienst bestimmten Hochbauten der Stationen, dann jene für die Unterkunft des Bahnpersonals, sind in definitiver Weise herzustellen, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen, sowie den Verkehrsbedürfnissen angemessen und in den von der betriebführenden Verwaltung als erforderlich bezeichneten, vom k. k. Handels-ministerium genehmigten Ausmasse zu erbauen. Haltestellen sind mit einem entsprechend grossen, gedeckten Warteraume zu versehen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

Die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz, in jedem Falle aber müssen sie auf einer Untermauerung errichtet werden.

Sämmtliche Hochbauten sind jedoch stets im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, beziehungsweise mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Alle Stationen und Haltestellen sind mit Aufschriftstafeln zu versehen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 5·6 km zu betragen.

In den zur Wasserentnahme bestimmten Stationen sind solche Vorkehrungen, bei welchen zur Wasserhebung die Locomotive, beziehungsweise deren Dampf, in Anspruch genommen wird, nur über specielle Genehmigung des k. k. Handelsministeriums gestattet.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der currenten Strecke ist auf jene Stellen zu beschränken, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums besonders angeordnet werden sollte.

Dieselben sind entweder aus Ziegeln oder Stein oder aus Blockwänden auf einer Untermauerung herzustellen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen.

8. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen zu versehen. Die Aufstellung von Glockensignalen kann unterbleiben, insoweit nicht besondere Fälle dies nothwendig machen würden. Für den Betrieb sind indess ausser den sonstigen akustischen auch die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen Signale zu verwenden.

Bei Abzweigungen aus bestehenden, dem öffentlichen Verkehre dienenden Stationen, dann bei sämmtlichen Kreuzungsstationen sind Distanzdeckungssignale aufzustellen. Bei Abzweigungen aus der currenten Strecke von dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen sind Ablenkgeleise von entsprechender Länge herzustellen und die einzulegenden verriegelbaren Wechsel mit den zugehörigen Semaphoren derart zu combiniren, dass die volle Sicherheit des Verkehres verbürgt erscheint.

9. Fahrbetriebsmittel.

Im Falle, als der für den Fahrpark vorgesehene Betrag nicht der betriebführenden Bahnverwaltung behufs dessen Anschaffung übergeben wird, sind an Fahrbetriebsmitteln mindestens anzuschaffen:

4 Locomotiven mit je 3 Achsen, sämmtlich gekuppelt.

10 Personenwagen,

3 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen),

170 Lastwagen verschiedener Gattung.

Die Pläne für die Beschaffung sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" Nr. 15 ex 1887), Rechnung zu tragen. Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen. Nach erfolgter Genehmigung dieser Pläne wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15 September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, erwähnten Ermässigung der Verkehrlasten Gebrauch gemacht werden darf.

10. Berücksichtigung inländischer Werke.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

11. Schlussbestimmung.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn späterhin entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung der Linie oder durch den Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der currenten Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in drei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens 7 Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Auch behält sich das k. k. Handelsministerium vor, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können der Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen. Das Gleiche gilt auch bezüglich deren eventueller Begleitung.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staats-Telegraphenanstalt.

Die Concessionären übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staats-Telegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staats-Telegraphen an den Stützpunkten dieser Leitungen anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit die letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staats-Telegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre verpflichten sich schliesslich, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staats-Telegraphenanstalten zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltiche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupées untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, soweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis einschliesslich 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 19. December 1889.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Südbahnstation Peggau über Deutsch-Feistritz und Waldstein nach Uebelbach.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Procuristen der Franz Pacheregg'schen Erben, Edmund Schiller in Uebelbach, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Südbahnstation Peggau über Deutsch-Feistritz und Waldstein nach Uebelbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. Jänner 1890. Z. 47.239 ex 1889.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer schmalspurigen Localbahn von Görz nach Aquileja und für eine Stadtbahn in Görz (Friauler Localbahnen). (Tassenrevision.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gradiska hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes des Comités der Friauler Localbahnen für eine schmalspurige Localbahn von Görz nach Aquileja, sowie für eine Stadtbahn in Görz für den 27. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann in Gradiska, Johann Ritter von Vintschgau, betraut. [G.-I.-Z. 21.414 ex 1889.]

Südbahn - Gesellschaft. (Herstellungen in der Haltestelle Opčina.) Anlässlich der Wiedererrichtung der Haltestelle Opčina beim Wächterhause Nr. 834 der Linie Wien-Triest wurden die nothwendigen Herstellungen, und zwar: die Ausführung eines 2·5 m breiten und 70 m langen Perrons zwischen km 548·7 und dem Wächterhause Nr. 834, ferner eines 3 m breiten Zuganges von der Gemeindestrasse zum Wächterhause, dann eines hölzernen mit Ziegeln gedeckten Anbaues für den Warteraum, eines Nebengebäudes mit Holzlege, der Adaptirung des Wächterhauses, der erforderlichen Einfriedung und der Aufstellung eines zweiarmigen Mastsignales genehmigt.

[12. December 1889, Z. 2408/H.-M.]

— Linie Wien-Triest: Holzlege in der Station Langenwang.) In der Südbahnstation Langenwang wird eine kleine Holzlege hergestellt. [28. November 1889, Z. 48.030.]

— (Gehweg nächst der Station Wildon.) Der Gemeinde Wildon wurde die Herstellung eines Fussweges auf dem Bahngrunde der Südbahn-Gesellschaft von km 234·0/7 bis 234·7 der Linie Wien-Triest gestattet.

[20. November 1889, Z. 48.974.]

— (Badeanstalt in der Station Marburg.) In der Station Marburg der Linie Wien-Triest wird in dem bestehenden Schuppen am dortigen Werkstättenbahnhofe eine Badeanstalt errichtet. [26. November 1889, Z. 49.775.]

— (Linie Marburg-Franzensfeste: Holzlege in der Station Klagenfurt.) In der Station Klagenfurt wird bei dem doppelten Wächterhause Nr. 90 als Ersatz für drei schadhafte Nebengebäude eine Holzlege hergestellt.

[26. November 1889, Z. 49.803.]

Localbahn Gleisdorf - Weiz. (Kohlenschuppen in der Station Weiz.) In der Station Weiz der Localbahn Gleisdorf-Weiz wurde ein Kohlenschuppen hergestellt und die Ausführung desselben nachträglich genehmigt.

[19. December 1889, Z. 53.041.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Neue Organisation der Direction.) Der Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat in seiner Plenarsitzung vom 21. December 1889 eine grundsätzliche Aenderung der bisherigen Direction beschlossen, welcher Aenderung zufolge die Direction von nun ab einem vom Verwaltungsrathe ernannten General-Director untergeordnet ist, der mit der Ausführung der Verwaltungsraths-beschlüsse, sowie mit der speciellen Leitung der gesellschaftlichen Angelegenheiten innerhalb der durch jene Beschlüsse gezogenen Grenze betraut ist. Zum General-Director wurde gleichzeitig der bisherige Vorsitzende der Direction, k. k. Hofrath Richard Jeitteles, ernannt. In Verhinderungsfällen wird derselbe durch den rangsältesten Director vertreten. Die Direction wird aus 12 Abtheilungen bestehen, und zwar:

1. Centralbureau.
2. Betriebs-Direction.
3. Bau-Direction,
4. Maschinen-Direction,
5. General-Secretariat,
6. Commercielle Abtheilung,
7. Finanzielle Abtheilung,
8. Material-Verwaltung,
9. Montan-Abtheilung,
10. Abtheilung für Wohlfahrts-Einrichtungen,
11. Rechnungs-Controle,
12. Statistisches Bureau.

Jede Abtheilung wird von einem vom Verwaltungsrathe ernannten Vorstande geleitet werden, wobei den Vorständen der der 2., 3. und 4. Abtheilung der Titel „Director", jenem der 5. Abtheilung der Titel „General-Secretär" zukommen wird. Die Vorstände der einzelnen Directionsabtheilungen sind dafür verantwortlich, dass die ihnen zustehenden Geschäfte in Gemässheit der bezüglichen allgemeinen Vorschriften und der Weisungen des General-Directors durchgeführt werden. [H.-M.-Z. 55.296 ex 1889.]

— (Anschaffung von 80 Stück Kohlenwagen.) Die Verwaltung der genannten Bahn hat in der Waggonfabrik Schustala & Comp. in Nesselsdorf 80 Stück Kohlenwagen mit Bremse nach dem mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 15. März 1887, Z. 8332, genehmigten Typenplane in Bestellung gebracht. In Folge dieser Bestellung gelangen die der Floridsdorfer Wagenwerkstätte zur Erbauung übergebenen 250 Stück Kohlenwagen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1889) sämmtlich ohne Bremse zur Ausführung. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfalls von der Bahnverwaltung erstattete Anzeige genehmigend zur Kenntniss genommen.. [9. Jänner, Z. 51.934 ex 1889.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Budget des Handelsministeriums.) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 13. Jänner gelangte das Budget des Handelsministeriums zur Berathung. Referent Daranyi beleuchtet den Voranschlag:

Die Einnahmen der Staatsbahnen sind mit 41,500.000 fl. präliminirt, zwar um 1,594.030 fl. höher als pro 1889, aber um 365.000 fl. weniger als die 1888er Schlussrechnungen ausgewiesen haben, was die Reellität des Voranschlages beweist. Die Betriebsausgaben der Staatsbahnen sind mit 24,897.700 fl., d. h. um 999.510 fl. höher veranschlagt als pro 1889.

Redner stellt nun Vergleiche mit den Ergebnissen früherer Jahre an, um darzulegen, inwiefern die Staatsbahnen zur Besserung unserer Staatsbilanz beigetragen.

Im Jahre 1885 betrugen die Ausgaben des Communications-Ressorts ohne die Wasserbaukosten 59,255.424 fl., im Jahre 1888 nur mehr 53,537.889 fl., im 1889er Budget figuriren sie mit 51,324.562 fl., im 1890er Budget mit 53,215.705 fl. Die Einnahmen betrugen im Jahre 1885 52,189.686 fl., im Jahre 1888 60,350.329 fl., im 1889er Budget figuriren sie mit 59,344.478 fl., im 1890er Budget mit 62,257.635 fl. Während also das Deficit im Jahre 1885 7,065.738 fl. ausmachte, betrug im Jahre 1886 der Ueberschuss 2,114.825 fl., im Jahre 1887 4,354.492 fl., im Jahre 1888 6,812.940 fl. Im Budget pro 1889 ist der Betriebsüberschuss mit 8,016.916 fl., im Budget pro 1890 mit 9,311.930 fl. veranschlagt. Es ist zu bemerken, dass da die Investitionen in Abschlag gebracht sind.

Nehmen wir die Ungarischen Staatsbahnen, dann sehen wir gleichfalls, dass die Ausgaben verhältnissmässig sinken, die Einnahmen aber sich stufenweise heben. Im Jahre 1888 waren die Einnahmen mit 36½ Millionen Gulden präliminirt und betrugen laut den Schlussrechnungen 39,944.344 fl.; die Ausgaben hingegen haben sich dem Voranschlage gegenüber kaum gehoben. Vergleicht man die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen, dann findet man, dass, während im Jahre 1885 das Deficit 3,500.000 fl. ausmachte, im Jahre 1888 sich ein Ueberschuss von 8,133.000 fl. ergab. Pro 1889 sind 10·9 Millionen Gulden, pro 1890 14·9 Millionen Gulden Ueberschuss präliminirt, immer ohne Investitionen gerechnet.

Was das 1889er Ergebniss betrifft, so ist dasselbe naturgemäss nur ein provisorisches. Endgiltige Abrechnungen werden erst später bewerkstelligt werden. Die Netto-Einnahmen sind da mit 41,184.441 fl. ausgewiesen. Pro 1888 haben die Schlussrechnungen 41,865.161 fl. ausgewiesen. Dies macht zu Gunsten des wirthschaftlich günstigen 1888er Jahres ein Mehr von 782.907 fl. Pro 1890 sind 41,500.000 fl. präliminirt. Was den Betriebsüberschuss betrifft, kann Redner nur so viel sagen, dass pro 1889 der Staatscasse thatsächlich 12½ Millionen übergeben wurden, während das Präliminare nur 10·9 Millionen ausmachte. Daraus ergibt sich die Reellität des pro 1890 nach Abschlag der Investitionen mit 11·9 Millionen veranschlagten Betriebsüberschusses.

Redner kommt auf die Einführung des Zonentarifes zu sprechen. Er würdigt die culturelle und wirthschaftliche Bedeutung dieser Reform und meint, dieselbe wäre für Ungarn selbst dann indicirt gewesen, wenn sie mit einigen materiellen Opfern verbunden gewesen wäre. Allein, diese Neuerung hat keine Geldopfer gefordert, hat vielmehr auch finanziell sich als erspriesslich erwiesen. Er empfiehlt das Budget des Handelsministeriums zur Annahme.

Abg. Géza Polonyi bemerkt, seine Partei werde nie ein Handelsbuget votiren, welches auf dem mit Oesterreich abgeschlossenen Zoll- und Handelsbündniss basirt. Dem Minister Baross habe die Partei bisher die Anerkennung nie versagt. Es sei aber aber zu befürchten, dass der Minister die bei den Staatsbahnen erzielten Resultate nur dem Umstande zu danken habe, dass er die Erhaltung der Bahnen vernachlässigt. Er wolle dem Minister Gelegenheit geben, das Haus in dieser Beziehung zu beruhigen. Er macht auf einige Uebelstände auf den Bahnen aufmerksam. Schliesslich wünscht er noch Aufklärung darüber, welchen Standpunkt der Minister in der Frage der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einnehme.

Auch Abg. Baron Kaas beschäftigt sich mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der er eine germanisatorische Thätigkeit vorwirft.

Hierauf vertheidigte Minister Baross das gemeinsame Zollgebiet und erklärte, dass auf den ungarischen Staatsbahnen Alles geschehen sei, was die Sicherheit des Lebens und Vermögens erforderte. In Betreff des Personenverkehres obwalten Schwierigkeiten, seitdem der neue Personentarif ins Leben getreten ist und die Züge in ausserordentlichem Masse in Anspruch genommen sind. Es kommt vor, dass einzelne Züge in zwei Theilen verkehren; es kommt vor, dass vor einzelne Züge zwei Maschinen angekoppelt werden, wenn auf den Stationen ein zahlreiches Reisepublicum wartet. Es sind demnach allerdings Verspätungen vorgekommen; doch kann ich dem geehrten Hause die Versicherung geben, dass solche Fälle den Gegenstand sehr ernster Beobachtungen von Seite meiner Aufsichtsorgane bilden, und dass zur Sanirung dieser Uebelstände alles Mögliche geschehen ist.

Was nun die Frage der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft betreffe, so erklärte der Minister, dass auf ihn diesbezüglich in keiner Richtung ein Einfluss ausgeübt wurde, damit er bezüglich der Gesellschaft etwas thue oder unterlasse. Er war gehalten, diese offene Erklärung abzugeben, weil seine Reise nach Wien im letzten Sommer zu verschiedenen Auslegungen Anlass gegeben hat, welche jeder Begründung entbehren. Im Allgemeinen wird Niemand die Erfahrung gemacht haben, dass jene Kreise, auf welche der Herr Abgeordnete anspielte, jemals gegen die ungarischen wirthschaftlichen Interessen Stellung nahmen. Der Herr Abgeordnete ironisirt die Post von 100.000 fl., welche der Minister für Schiffahrtszwecke eingestellt habe. Er glaube, dass die Sache denn doch ernst genug ist, um ernst behandelt zu werden. Wenn die Gesetzgebung ihm die Mittel gewährt, wird seinerzeit auch die Flottille entstehen. Vorläufig habe er den Zweck erreicht, den er in dieser Beziehung schon im Vorjahre und vor zwei Jahren namhaft gemacht habe, nämlich durch eine angemessene Concurrenz mit Hilfe der Eisenbahnen auch die Tarife der Schiffahrt zu beeinflussen. Diese wohlfeileren Tarife aber können für den Massentransport Ungarns nur von Vortheil sein.

Es wurde hier die Frage aufgeworfen, für wen Ungarn denn eigentlich die Donau regulire? Er antworte darauf, dass die Donau ein internationaler Strom ist und warne das geehrte Haus nur davor, dass das Auftreten von Einzelnen oder von Unternehmungen und Gesellschaften Zweifel an der Erspriesslichkeit jener grossen Arbeiten wecke, welche Ungarn auf der oberen Donau und beim Eisernen Thore durchführe. Er sage nicht, dass Ungarn allein die Vortheile dieser grossen Arbeiten geniessen werde; so viel aber ist gewiss, dass Ungarn vermöge seiner geographischen Lage in erster Reihe berufen sein wird, diese Vortheile zu geniessen; denn er müsse an dieser Stelle die Behauptung bestreiten, dass die Schiffahrt zu Gunsten der Eisenbahnen vernachlässigt wurde.

Der Minister nimmt es übrigens mit Genugthuung zur Kenntniss, dass man auf der anderen Seite des Hauses ebenfalls

einen raschen Fortschritt mit Bezug auf die Entwicklung der Schiffahrt wünscht. Als Fachminister werde er diese Opferwilligkeit sehr bereitwillig in Anspruch nehmen, und werde er diesbezüglich auch seine Vorschläge zur geeigneten Zeit erstatten. Vorläufig halte er ein rascheres Tempo nicht für nöthig, doch theile er mit, dass neuestens wieder ansehnliche Schiffsbestellungen gemacht worden sind, und dass er alle Schritte thun werde, damit in dem Augenblicke, als die fraglichen grossen Arbeiten vollendet sind, die ungarische Schiffahrt die ungarischen Interessen gehörig zu vertreten in der Lage sei. Dies sei eines der vornehmsten Ziele seiner Politik, und da der Staat berufen ist, die Mittel für diese Politik zu beschaffen, werde er nicht ermangeln, dieselben auch in jener Reihenfolge in Anspruch zu nehmen, welche durch die Verhältnisse angezeigt ist. Gerade auf die untere Donau habe die Regierung ihr besonderes Augenmerk gerichtet. Jedenfalls bitte er das Haus, überzeugt zu sein, dass angesichts jener zuweilen tendentiösen Zeitungsnachrichten, als ob russische oder andere Unternehmungen auf der unteren Donau ihre Herrschaft etabliren wollten, die Regierungen der österreichisch-ungarischen Monarchie stets in der Lage sein werden, die ihnen anvertrauten Interessen zu wahren. Mit Bezug auf die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft beschränke sich der Minister darauf, zu erklären, dass er die Gesellschaft nicht gesucht habe, um mit ihr zu unterhandeln, schon aus dem Grunde nicht, weil er der Meinung war, dass die Regierung Ungarns in der Lage sei, einer Erwerbsgesellschaft gegenüber eine gewisse Zurückhaltung zu bekunden. Die Gesellschaft selbst hat sich gemeldet, mit dem Wunsche, ihr Verhältniss zu Ungarn zu regeln. Da ich der Ansicht war, dass ich nicht das Recht hätte, der Nation Sand in die Augen zu streuen oder von unseren Interessen irgend etwas aufzugeben, stellte ich mich auf den Standpunkt, welchen auch eine Erwerbsgesellschaft vollkommen würdigen kann. Ich sagte, ich erkenne die Schwierigkeiten an und bezeichnete die Bedingungen jenes Arrangements, welches ich im öffentlichen Interesse für möglich hielt. Die Gesellschaft glaubte diese Bedingungen nicht annehmen zu können und meldete sich weiter nicht. Diejenigen, welche die Anfrage stellten, zogen sich, nachdem sie die Antwort erhalten hatten, zurück, und erwägen dieselbe wahrscheinlich auch heute noch. Er aber sehe darin keinerlei Gefahr und wiederhole, dass die bezüglichen Interessen durch jene Mittel befriedigt werden müssen, welche der Regierung zur Verfügung stehen. Damit will Redner übrigens nicht gesagt haben, dass Diejenigen, welche die ungarische Donau befahren, nicht die entsprechende Beachtung finden sollen; er glaubt jedoch richtig vorzugehen, wenn er nicht um jeden Preis eine Regelung der Angelegenheiten der Gesellschaft verfolgt. Redner bittet, das Budget zu votiren.

Der Titel „Centralleitung“ wurde hierauf votirt.

In der Special-Berathung am nächten Tage, den 14. Jänner, ergreift Minister Baross abermals das Wort und erwidert bezüglich der Donau-Dampfschiffahrt auf die Frage Apponyi's, ob die Regierung vorgesorgt habe, dass für die ungarischen Producte im Verkehre möglichst wohlfeile Frachtsätze zur Verfügung stehen. Er habe bereits gestern erklärt, dass die Regierung, nachdem ihr nicht die Macht zusteht, über die Frachtsätze der Schiffahrt so zu disponiren, den angestrebten Zweck in dieser Richtung dennoch mittelbar durch die Concurrenz erreichte, die sich zwischen den Eisenbahnen und der Schiffahrt entwickelte. Die Folgen dieser Concurrenz zeigen sich, von den für die Bahn resultirenden Vortheilen abgesehen, auch darin, dass die Schiffahrts-Unternehmungen ihre Tarife herabzusetzen genöthigt sind, namentlich in jenen grossen Relationen, welche von der unteren Donau bis hinauf zu den nördlichen und westlichen Export-Emporien führen. Er verfolge mit Aufmerksamkeit den ganzen Donau- und überhaupt den heimischen Schiffsverkehr. Sein Bemühen ist darauf gerichtet, in jeder Weise das Bestreben zu fördern, dass der Staat in den Besitz jener Schiffsmittel gelange, mit denen er neue Relationen aufsuchen und gegenüber den bestehenden Unternehmungen auf der Donau eine Concurrenz ins Leben rufen kann. Er beabsichtige, die Zahl der Schiffe zu vermehren und halte es für erfolgreicher, wenn der Staat dies mit seinen eigenen Mitteln thut, als wenn die Lösung dieser Fragen durch das Inslebenrufen neuer Unternehmungen versucht würde. Bei den Eisenbahnen haben wir ziemlich geordnete Verhältnisse mit dem Oriente hergestellt. Dies halte er aber noch nicht für genügend. Eine mächtige Wasserstrasse führt uns dahin; der Minister wünschte, dass Ungarn auch diese zur Befriedigung seiner Interessen ausnütze. Er wünsche eine ununterbrochene Entwicklung und Thätigkeit. Damit wolle er aber nicht gesagt haben, dass Ungarn die Interessen Diejenigen schädigen wolle, die mit ihm im Bündniss leben oder dass Ungarn wegen dieser Concurrenz klagen wollte; denn dass Ungarn an der Donau dem Wettstreite der Nationen begegnen werde, ist unzweifelhaft, aber es ist auch gewiss, dass es in diesem Wettbewerbe bestehen müsse; denn so gewiss die ungarische Nation im Interesse ihrer Zukunft der materiellen Consolidirung bedarf, so gewiss ist es, dass sie in dem diesfälligen Bestreben stets dem Wettbewerbe der übrigen Nationen begegnen wird, dem sie aber entgegentreten und mit dem sie den Kampf zu bestehen im Stande sein wird. Hiezu müssen die Kräfte gesammelt werden, hiezu bedarf es einer zielbewussten Verkehrspolitik. Der Minister ist überzeugt, dass der ungarische Staat jene grossen Arbeiten nie zu bereuen haben wird. Viele Institutionen waren nothwendig. Am Ende müsse man aber auch hinsich der rationellen Reihenfolge, der finanziellen Lage des Landes und dem Bestreben, dass die Regierung das Gleichgewicht im Staatshaushalte herstelle und erhalte, Rechnung tragen. Im Budget ist jeder Zweig der Volkswirthschaft berücksichtigt. Jener Abgeordnete hat vollkommen recht, der behauptete, dass nicht die Ziffer des Budgets entscheidend für den Werth der Politik sei, sondern der Geist und die Richtung des Fortschrittes. Dieser Geist und diese Richtung lassen sich dahin zusammenfassen: eine patriotische Handels- und Gewerbepolitik, geleitet von der wohlerwogenen und nüchternen Entschliessung der Regierung. Sämmtliche Theile des Voranschlages werden sodann angenommen.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Poseidon“ aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2510 Registertonnen Gehalt ist am 24. November v. J. mit 32 Passagieren und 2327 Gewichtstonnen Ladung von Bombay nach 19tägiger Fahrt in Triest eingetroffen. Derselbe brachte hauptsächlich: aus Hongkong: 16 t Felle; aus Singapore: 13 t Conserven, 20 t Gambier, 61 t Cocosöl; aus Madras: 15 t Felle; aus Colombo: 47 t Cocosöl; aus Calcutta: 62 t Sackleinwand, 12 t Schellack; aus Bombay: 164 t Baumwolle, 122 t Mirabolan, 23 t Datteln, 23 t Nelken, 700 t Ricinussamen; aus Aden: 35 t Felle; aus Port Said 43 t Kaffee, 50 t Perlmutter, 27 t Pfeffer. Ein Theil dieser Waaren war für Venedig und Ancona bestimmt. Der Werth der ausgeschifften Waaren betrug 1,255.984 fl.

Niederlande. (Amsterdamer Rhein- und Main-Schiffahrt im Jahre 1888.) Die Amsterdamer Rhein- und Main-Schiffahrts-Gesellschaft beförderte im Jahre 1888: 18.795 Lasten und nebenbei 8608 Lasten im Transitverkehr. Der Frachtsatz war stromaufwärts 6 bis 8 holl. Gulden, zu Thal $2^1/_2$ bis 5 holl. Gulden per Last. Der Frachtenverkehr betrug:

Jahr	Rheinaufwärts	Jahr	zu Thal
1888 . . .	17,622.910 kg	1888 . . .	19,968.813 kg
1887 . . .	15,294.336 „	1887 . . .	14,656.088 „

Die Zunahme der Frachten ist dem gestiegenen Transitverkehr zuzuschreiben. — Die Amsterdamer Rhein- und Main-Dampfer-Gesellschaft sendet ihre Schiffe bis Mannheim und besitzt 8 grosse Dampfer. Im Jahre 1888 wurden 9342 Lasten befördert.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. December v. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. k. Hofrath und Verkehrs-Director der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Carl Wessely in Wien den kgl. bayerischen Verdienst-Orden vom heiligen Michael zweiter Classe; der k. k. Regierungsrath und Oberinspector der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Ignaz Konta in Wien den kgl. serbischen Takowo-Orden dritter Classe; der Verkehrscontrolor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Carl Novoszád in Innsbruck das kgl. sächsische Albrecht-Kreuz annehmen und tragen dürfen.

Der Verwaltungsrath der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat den bisherigen Vorsitzenden der Direction, Herrn k. k. Hofrath Richard Jeitteles, zum General-Director ernannt

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Frachtberechnung für leer retourgehende Bierflaschen.

Der Ausnahmetarif XXII zum Localgütertarife vom 1. Juli 1883 gelangt vom 1. Februar 1890 auch für Transporte von „leeren, in die Aufgabsstation retourgehenden Bierflaschen, in Kisten verpackt“ zur Anwendung, wenn durch Beibringung des bezüglichen Frachtbriefes nachgewiesen erscheint, dass die Rücksendung der Flaschen nach der Aufgabsstation der Biersendung erfolgt.

Wien, am 14. Jänner 1890. [50]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. März n. St. 1890 gelangt zum Tarife für den obengenannten Güterverkehr ein Nachtrag VIII und zum Ausnahmetarife für Getreide etc. ein Nachtrag V zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten neue Frachtsätze für die Stationen Braunschweig (Hauptbahnhof und Ostbahnhof), dann Ergänzungen und Berichtigungen; der letztgenannte Nachtrag ausserdem noch Frachtsätze für die neuaufgenommene Station Lublinitz und geänderte Frachtsätzen für Hamburg B.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Bahnen erhältlich.

Wien, am 12. Jänner 1890. [51]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn
Namens der betheiligten Bahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Herausgabe der Nachträge 13 zu den Heften 1 und 2 des Verbands-Gütertarifes.

Am 1. Februar 1890 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für obenbezeichneten Verband die 13. Nachträge in Kraft.

Durch dieselben werden neue Frachtsätze zwischen einzelnen deutschen und österreichischen Stationen eingeführt, auch die Station Braunschweig (Ostbahnhof) des Directions-Bezirkes Magdeburg in den Verband einbezogen.

Ferner wird durch diese Nachträge das Artikel-Verzeichniss des Ausnahmetarifes 3 (Wolle pp.) vom 1. April 1890 ab dahin geändert, dass der Artikel Kammzug von dem genannten Tage ab von der directen Abfertigung nach den Sätzen des genannten Ausnahmetarifes ausgeschlossen ist.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten.

Wien, am 14. Jänner 1890. [52]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der königl. Ungarischen Staatsbahnen.

Mit 1. Februar 1890 tritt der Nachtrag I zum obbezeichneten Tarife, enthaltend Fahrgebühren-Aenderungen, in Kraft.

Wien, am 15. Jänner 1890. [53]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Nachtrag I zum Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien, giltig vom 1. Juli 1888.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1890 gelangt zu dem obgenannten Tarife der Nachtrag I, enthaltend neue Billet-Relationen und Berichtigungen zum Haupttarife, zur Einführung.

Wien, am 16. Jänner 1890. [54]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erläuterung über die Gepäckstarifberechnung nach dem Zonensystem.) Die Direction der kgl. Ungar Staatsbahnen gibt zur Aufklärung des über die Grenzen der kgl. Ungar. Staatsbahnen weiter reisenden Publicums und zum Zwecke der Erläuterung des Gepäckstransport-Reglements bekannt, dass im Einvernehmen mit den Verwaltungen der Anschlussbahnen, d. i. der auf ungarischem Territorium betriebenen Privatbahnen (insoferne als diese nicht schon den Zonentarif angenommen haben), der österreichisch-ungarischen gemeinsamen Bahnen und der österreichischen Anschlussbahnen, die Calculation des Reisegepäcks bei directer Abfertigung desselben fernerhin nur in der Weise geschieht, dass bei Aufgabe von mehreren Gepäcksstücken die Tarifirung auf Basis des für die einzelnen Colli entfallenden Durchschnittsgewichtes zu erfolgen hat, daher in diesem Falle fernerhin von der stückweisen Tarifirung der einzelnen Gepäckscolli abgesehen werden müsse. In dem Falle, wo eventuell bei stückweiser Tarifirung eine geringere Gebühr entfallen würde, steht es den Reisenden frei, das Gepäck im Localverkehre der kgl. Ungar. Staatsbahnen bis zur Anschluss-, bezw. Grenzstation aufzugeben, in welchem Falle aber beim Uebergange auf die Anschlussbahn selbes der neuerlichen Gebührenbemessung, bezw. neuen Aufgabe unterliegt. — Des ferneren wird hervorgehoben, dass vom 1. Jänner 1890 an, die Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen, der Ungar. Nordostbahn, die ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn rücksichtlich der Anwendung des Zonentarifes, und zwar sowohl im Personen- als im Gepäcksverkehre, als eine Bahn betrachtet werden. Im Verkehre sämmtlicher Relationen im Bereiche der genannten Bahn und deren sämmtlichen Stationen untereinander, gelten somit rücksichtlich des Personenverkehres, unter Berücksichtigung der für Fahrten über Budapest, sowie mit Berührung von Sziszék über Zágráb (Agram) bestehenden Ausnahmen, als Maximum die Fahrpreise der XIV. Zone, im Gepäcksverkehre aber der für Entfernungen über 100 km und für Gepäcksstücke über 100 kg festgesetzte Frachtsatz von 4 fl., wobei die für den Personenverkehr rücksichtlich des über Budapest und Agram transitirenden Verkehres bestehende separate Tarifirung entfällt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
301	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Materialgegenstände, wenn selbe für die k. und k. Bosna-Bahn bestimmt sind und für deren Rechnung expedirt werden, als: 1. Gewöhnliche Eilgüter 2. Frachtgüter der Classen I und II, sowie Bureau-Einrichtungs-Gegenstände (Möbel) als Frachtgut 3. Eisenbahnschienen, Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel, Wechsel und Drehscheiben, wenn selbe zerlegt sind, eiserne Brückenbestandtheile bis 6·3 Meter Länge, Waggonräder, Waggonbestandtheile, Werkzeug- und andere Maschinen, Werkzeug-Apparate und sonstige derlei Requisiten als Frachtgut, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien Nordbahnhof transito	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Erscheinen der nebenbezeichneten Bahnverwaltung oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeber und Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889		ad 1. 1·03 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 5 kr. Mgb. pro 100 kg „ 2. 0·41 „ „ „ „ „ 1 „ . 5 „ „ „ „ „ „ 3. 0·26 „ „ „ „ „ 1 „ „ 4 „ „ „ „ „		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1891	Die Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
302	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwollgarne, insoweit selbe nach den Classen II, A, A tarifirt werden	Wien (Nordbahnhof) via Sternberg	Grulich	**Nachweisung eines Minimalquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Auflieferung von mindestens 5000 kg pro Wagen, wenn auch mit mehreren Frachtbriefen, wobei indess die zur Verladung in einem Wagen bestimmten Sendungen zu gleicher Zeit aufgegeben werden müssen	Bis Ende December 1890	Directer Tarif mit den k. k. österr. Staatsbahnen (Mähr. Grenzbahn) vom 1. April 1886	143·0 kr.	115·9 kr.	27·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	
303	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Soda, rohe, calcinirte und krystallisirte	Szczakowa Petrowitz Hruschau	Prag St.E.G. oder Oe.N.W.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässig. Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarif für den Galiz.-Oest.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr, bezw. für den Oest. Eisenbahnverband	138·4 117·2 111·7	122·8 98·2 93 0	15·6 19·0 18·7	Im Kartirungswege		
			Chemikalien, feste, der Classe B, als: Soda und Chlorkalk	Szczakowa, Petrowitz, Hruschau	Prag St.E.G. oder Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarif für den Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr, bezw. für den Oesterr. Eisenbahnverband	Frachtsätze der Classe A	Frachtberechnung zu den Frachtsätzen der Classe B auch dann, wenn von den bezeichneten Artikeln einzeln oder zusammen das tarifmässig festgesetzte Quantum von 10000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert, jedoch in einem Wagen verladen wird		Im Kartirungswege		
			Chemikalien der Classe A und Säuren						Frachtsätze der Classe II	Frachtberechnung zu den Frachtsätzen der Classe A auch dann, wenn von den bezeichneten Artikeln einzeln od. zusammen das tarifmässig festgesetzte Quantum von 5000 kg mit mehreren Frachtbr. aufgeliefert, jedoch in einem Wagen verladen wird				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
304	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlentheer	Angern	Salgó-Tarján	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	95·3	87·3	8·0	Im Kartirungswege		Von diesem ermässigten Frachtsatze wird keinerlei Refactie bewilligt
			Pflasterziegel	Lundenburg	Budapest St. E. G., -Leopoldstadt, -Donauufer-Frachtenbahnhof, -Josefstadt, -Kelenföld, Südbahnhof			Tarif für den Oesterr.-Ungar., bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband	72·1	64·0	8·1			
			Thonröhren						72·1	68·7	3·4			
305	Bozen-Meraner Bahn		Kohle, mineralische	Bozen	Terlan	Aufgabe in vollen Wagenladungen, mindestens aber 10000 kg pro Frachtbrief oder Zahlung hiefür	Bis 31. December 1890	Allgemeiner Tarif	15	8	7	Im Kartirungswege		
306			Zucker	Bozen	Meran	**Minimalquantum 100 t** Aufgabe in vollen Wagenladungen, mindestens 10000 kg pro Sendung und Frachtbrief			30	25	5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche auf die schliessende Firma als Empfängerin lauten müssen, bis Ende Jänner 1891	
307			Petroleum	Bozen	Meran	**Minimalquantum 100 t** Aufgabe in vollen Wagenladungen, mindestens 10000 kg pro Sendung und Frachtbrief			30	25	5			
308	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bierfässer, leere, gebrauchte, bei Aufgabe in jedem Gewichte	Sämmtlichen Stationen der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals	Hannsdorf	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Frachtsätze der Classe A	Frachtsätze der Classe C	Verschieden	Im Kartirungswege		
309	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eis, Schlacken, Dungstoffe	Cellechowitz Fabrik	Prossnitz loco und transit	Einhaltung der einschlägigen für Classe C, bezw. Specialtarif 3 giltigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Ver- und Entladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	17·5 kr.	6·5 kr.	11·0 kr.	Im Kartirungswege		Der ermässigte Frachtsatz findet auf Transporte, welche via Prossnitz in der Richtung nach Prerau loco oder transit versendet werden, keine Anwendung. Die Zustellungsgebühr von 1 fl. 50 kr. ab Fabrikshof Cellechowitz nach dem Bahnhofe Cellechowitz ist in diesem Frachtsatze bereits enthalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
310	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Holz der Gruppe b) des Ausnahmetarifes V, auch Langholz bis und über 19 m Länge	Kaplitz Strakonitz	Aussig-Landungsplatz	Bei Rund- und Schnittholz, Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Bei Langholz: Aufrechthaltung der sonstigen hiefür bestehenden Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen ist auf Kosten der Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	kr. 63·6 48·6	kr. 59·0 45·8	kr. 4·6 2·8	Im Kartirungswege		
311	K.k.St.B.		Kohle	Wien D.U.B. der K.F.N.B.	Inzersdorf (Abzweigung des Industrie-Geleises)	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	7·0 kr.	5·2 kr.	1·8 kr.	Im Kartirungswege		
312	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Alte Schienen, alte Eisenbahn-Baurequisiten und vom Bau herrührende Werkzeuge	Pisek und Tabor	Wien Donauufer-Bahnhof der K.F.N.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 42·5 bezw. 40·7	34·5 kr.	kr. 8·0 bezw. 6·2	Im Kartirungswege		
	Die Sendungen müssen vom Bau der Linie Tabor-Mühlhausen-Pisek-Ražice herrühren. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Bauunternehmung sowohl als Aufgeber, wie auch als Empfänger erscheinen.													
313	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen (einschliesslich Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn)	Verschiedene	Riesa-Elbkai	Verschiedenen österr. Stationen oder umgekehrt	Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Elbeumschlags-Tarif Oesterreich—Riesa-Elbkai vom 1. Jänner 1889 nebst Nachtrag I und II	Die auf Seite 39—45 des genannten Tarifes, Seite 4—6, 13 und 14 des Nachtrages I, Seite 6 u. 8 des Nachtrages II enthaltenen, nur im Rückvergütungswege anwendbaren Ausnahmetarife gelten bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890			Im Rückvergütungswege	Siehe die einschlägigen Tarifbestimmungen	
314	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenconstructionen, Hilfsmaschinen und Werkzeuge	Wien (Matzleinsdorf)	Bozen	Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen zum Bau der Brücke über die Passer in Meran bestimmt sein, resp. bei diesen Herstellungsarbeiten Verwendung gefunden haben. Auf- und Abladen durch Partei. Instradirung muss dem Ermessen der Bahnanstalt überlassen bleiben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1890	Interner Tarif	Variabel	120 kr. N. excl. Mgb.	Variabel	Im Kartirungswege		
			Hilfsmaschinen und Werkzeuge	Bozen	Wien (Matzleinsdorf)									
315	Südbahn-Gesellschaft		Tischler- und Schlosser-Arbeiten	Graz	Bozen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Aufladen durch Partei. Die Sendungen müssen zum Bau und zur Einrichtung des Postgebäudes in Bozen bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Variabel	134·0 kr. N.	Variabel	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
316	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Holz des Specialtarifes 2	Lemberg transito	Podwołoczyska (Bahnhof) transit	**Minimalquantum von 1500 Waggons à 10 Tonnen** Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen von östlich von Chyrów gelegenen Stationen der k. k. Staatsbahnen via Lemberg, unter Nachweis der Verfrachtung **nach Odessa Port transito seewärts** und der Verschiffung ab Odessa	Auf Jahresfrist, d. i. bis Ende Jänner 1891	Galizischer Gemeinschaftsverkehr	Tarifmässiger Frachtantheil	27·04 kr.	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recep. und Frachtbr. nach Wołoczysk und der Schiffsconnaissements für den Weitertransport ab Odessa, nach Auflieferung des stipulirten Pflichtquantums, spätest. Ende April 1891. Auf den Orig.-Frachtbr. nach Wołoczysk muss Seitens der Station Podwołoczyska der Abtransport nach Odessa Port trans. seewärts unter Angabe der Verrechnungsdaten bahnämtlich bestätigt sein	
317	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Mitbetheiligten Bahnen	a) Eisen und Stahl b) Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren	Sucha, Friedrichshütte, Węgierska górka und Rajcza	Nachstehend bezeichneten Stationen der galizischen Carl Ludwig-Bahn	Gegen Nachweis des Bezuges eines gegenüber dem Versandt von Eisen und Stahl etc. ab Sucha, Friedrichshütte, Węgierska górka und Rajcza mindestens um 25% grösseren Quantums Eisenerz, sowie Eisen, roh, alt, gebrochen, in der gleichen Zeitperiode; Aufgabe der Sendungen im directen Verkehre ohne Angabe einer Route in den Frachtbriefen in Ladungen von 10000 kg pro verwendeten Wagen | in Ladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür | in beliebigen Quantitäten pro Frachtbrief	Ab 1. Jänner 1890 bis auf Weiteres, spätestens bis Ende 1890	Galizischer Gemeinschafts-Verkehr	Tarifmässig	*) | *) | *)	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1891 vorzulegende, auf die schliessende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse über die zum Versandt gebrachten Eisenproducte, sowie auf die schliessende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über die in der gleichen Zeit effectuirten Bezüge von Eisenerzen, dann von Eisen, roh, alt und gebrochen	

*) (zugestandener Frachtsatz)

nach: ab Sucha ‖ ab Friedrichshütte ‖ ab Węgierska górka ‖ ab Rajcza

a) für Eisen und Stahl, dann für Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren in beliebigen Quantitäten pro Frachtbrief
b) für Eisen und Stahl, dann für Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief
c) für Eisen und Stahl, dann für Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren in Quantitäten von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief

pro 100 Kilogramm in Kreuzern österreichische Währung Noten

nach	ab Sucha a)	ab Sucha b)	ab Sucha c)	ab Friedrichshütte a)	ab Friedrichshütte b)	ab Friedrichshütte c)	ab Węgierska górka a)	ab Węgierska górka b)	ab Węgierska górka c)	ab Rajcza a)	ab Rajcza b)	ab Rajcza c)
Wieliczka	31·4	27·6	27·6	49 0	38·9	38·9	53·4	42·3	42·3	—	—	—
Bochnia	44·1	35·5	35·5	58 7	46·8	46·8	63·1	50·2	50·2	—	—	—
Słotwina	49·1	39·8	39·8	64 5	51·1	51·1	68·9	54·5	54·5	—	—	—
Sedziszów	81·1	65·0	63·6	95·7	76 3	74·9	100·1	79·7	78·3	—	—	—
Dębica	74·1	59 1	56·6	88 7	70·4	67·9	93·1	73·8	71·3	—	—	—
Rzeszów	89 6	72·2	72·1	104·2	83 5	83·4	108 6	86 9	86 8	—	—	—
Jaroslau	106·7	86 6	76·5	121 3	97 9	87·8	125 7	101·3	91·2	129·4	104·2	82·8
Gródek	138·3	111·9	96·8	152·9	123·2	108·1	157·3	126·6	111·5	—	—	—
Złoczów	167 1	131·9	125 9	181·7	143·2	137·2	186·1	146·6	140·6	—	—	—
Brody	170·5	134 6	131·5	185·1	145 9	142·8	189 5	149·3	146 2	—	—	—
Tarnopol	179·9	142·1	142 1	194·5	153·4	153·4	198·9	156·8	156·8	—	—	—
Podwołoczyska	190·3	150·4	150·4	201·9	161·7	161·7	209·3	165·1	165·1	—	—	—

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
318	Südbahn-Gesellschaft		Eilgüter	Bruck	Sissek	Normalen Bestimmungen für Eilgüter. Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. u. k. Bosna-Bahn bestimmt und an dieselbe adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Variabel	kr. Not. 416 excl. allgem. Versicherungsgb.	Variabel	Im Kartirungswege		
				Graz						353				
				Prevali						366				
			Frachtgüter als Stückgut	Bruck		Für Sendungen in jedem Gewichte				143 incl. Mgb.				
				Graz						121				
				Prevali						126				
			Frachtgüter in Wagenladungen, dann Locomotive, Tender und Eisenbahnfahrzeuge, verladen	Bruck		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen à 10000 kg Tragfähigkeit				94 incl. Mgb.				
				Graz						81				
				Prevali						83				

Berichtigungen. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 5. December 1889, unter Post 2767, für Cement verlautbarten Frachtsätze finden nur bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Anwendung.

Die im Verordnungs-Blatte vom 10. December v. J., Nr. 144, unter Post 2880 enthaltene Bemerkung „Bei Sendungen nach Aussig-Landungsplatz ist die Schleppbahngebühr per 5 Pfennige = 3·0 kr. ö. W. pro 100 kg separat, zu entrichten" ist zu streichen. Dagegen ist in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" aufzunehmen: „Die für Aussig loco angeführten Frachtsätze werden insolange auch auf die in der Fahrtrichtung bis Brüx, Bilin und Dux vorgelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Rückvergütungswege Anwendung finden, als sich nicht die officiellen Frachtsätze billiger stellen sollten. Die Liquidirung der Portodifferenz erfolgt gegen längstens bis Ende Februar 1891 zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Frachtbriefe."

In dem Verordnungs-Blatte Nr. 152 vom 31. December 1889 wurden bei Post 3548 für Eisenschlacken von Neudek nach Chodau transit keine Frachtsätze eingestellt. Dieselben beziffern sich wie folgt, und zwar:

in der Rubrik: „Frachtsatz per 100 kg" . . . . 9·7 kr. ⎫
„Zugestandener Frachtsatz . . . . 6·1 „ ⎬ ö. W. pro 100 kg
„Nachlass vom bestehenden Frachtsatz" 3·6 „ ⎭

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In dem sub Position 3033 des Verordnungs-Blattes Nr. 146 vom 14. December v. J. publicirten temporären Anhange zum Tarife der Südbahn-Gesellschaft soll es bei Position 18 unter der Rubrik „Artikel" im 6. und 7. Alinea statt „Sand- und Thonerde" richtig **Sand, Thonerde** heissen und haben somit nach „Sand" der Bindestrich, sowie das Wörtchen „und" zu entfallen.

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatt Nr. 3 ex 1890, muss es sub Post 215 in der Rubrik „für Artikel". Zeile 3, anstatt „10000 kg" richtig **5000 kg** und sub Post 216 in der Rubrik „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg" ansatt „3·40 kr." richtig **3·44 kr.** pro 100 kg heissen.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Nr. 8. Wien, 21. Jänner 1890. III. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der geänderten Statuten der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die geänderten Statuten der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn genehmigt.

Wien, am 1. Jänner 1890. Z. 23.235 ex 1889. — H.-M.-Z. 374.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenen Falles als Localbahn auszuführende Eisenbahn von der Station Meran der Bozen-Meraner Bahn über Schlanders, Glurns, Taufers und Nauders durch das Ober-Innthal bis nach Landeck zum Anschlusse an die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat den Civilingenieuren Gustav v. Cleef und Richard Burchard in Berlin die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenen Falles als Localbahn auszuführende Eisenbahn von der Station Meran der Bozen-Meraner Bahn über Schlanders, Glurns, Taufers und Nauders durch das Ober-Innthal bis nach Landeck zum Anschlusse an die k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. Jänner 1890. Z. 45.621 ex 1889.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenen Falles als Localbahn auszuführende Eisenbahn von der Station Imst der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen durch das Gurglthal über Nassereith, Bieberwier, Ehrwald, Bichlbach und Reutte an die tirolisch-bayerische Landesgrenze bei Füssen.

Das k. k. Handelsministerium hat den Civilingenieuren Gustav v. Cleef und Richard Burchard in Berlin die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenen Falles als Localbahn auszuführende Eisenbahn von der Station Imst der k. k. Oesterr. Staatsbahnen durch das Gurglthal über Nassereith, Bieberwier, Ehrwald, Bichlbach und Reutte an die tirolisch-bayerische Landesgrenze bei Füssen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. Jänner 1890. Z. 48.625 ex 1889.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Trient der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Pergine und Levico durch die Val Sugana nach Tezze und eventuell bis zur italienischen Landesgrenze.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Civilingenieur Rudolf Ritter Stummer v. Traunfels in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Trient der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Pergine und Levico durch die Val Sugana nach Tezze und eventuell bis zur italienischen Landesgrenze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. Jänner 1890. Z. 46.826 ex 1889.

Stand der Bauarbeiten auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit Schluss des IV. Quartals 1889.

Böhmisch-mährische Transversalbahn.

Auf der Linie Tabor-Mühlhausen-Pisek-Ražice wurden im Monate October 1889 die Bauarbeiten gänzlich beendet, worauf am 14. November die Erprobung der eisernen Brücken stattfand, welcher sich am 16. November die technisch-polizeiliche Prüfung angeschlossen hat.

Beide Amtshandlungen waren von günstigem Erfolge begleitet und es wurde die genannte Bahnstrecke nach einer am 20. November stattgehabten festlichen Eröffnungsfahrt am 21. November dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Demnach steht nunmehr auch die Böhmisch-mährische Transversalbahn in ihrem ganzen Umfange nach im öffentlichen Verkehre.

Vom 26. bis 30. November fand die Collaudirung des Unter- und Oberbaues, und vom 2. bis 7. December jene des Hochbaues statt, welcher die Collaudirung der Centralweichenstell-, der mechanischen Wasserbeschaffungs- und Wasserstations-Anlagen und endlich jene der Bahnschranken folgte.

Die noch ausständige Collaudirung der eisernen Brücken wird bei Eintritt günstiger Witterung durchgeführt werden.

Das Ergebniss der Collaudirungen war ein zufriedenstellendes.

Endlich wurde auch die Uebergabe der umgelegten und neu hergestellten Wege und Wasserläufe an die Interessenten vollzogen.

Linie Jasło-Rzeszów.

a) Erweiterungsbau der Station Jasło.

Hier wurden die Bauarbeiten im IV. Quartale 1889 mit durchschnittlich 264 Arbeitern per Tag fortgesetzt und beträgt die bewirkte Erdbewegung mit Ende December 1889 34.100 m³, d. i. 67·8 pCt. der gesammten Erdarbeit.

Die Verlängerung des im Bereiche der Stationserweiterung liegenden gewölbten Durchlasses wurde vollendet und die Drehscheibenfundirung, sowie die Montirung der Drehscheibe selbst fertiggestellt. Desgleichen sind auch noch 4 Entleerungsgruben vollendet worden.

Von den Hochbauten ist die Verlängerung des Aufnahmsgebäudes bis zur ersten Tramlage aufgemauert und sind die Traversen gelegt; das Nebengebäude hiezu ist nahezu vollendet; die Wohngebäude sind fundirt.

Weiters ist ein Theil des Magazins fertig und das doppelte Wächterhaus eingedeckt.

Die Güterverladerampe ist vollendet, chaussirt und beschottert, desgleichen ist die Militärverladerampe in Mauerung und Anschüttung fertiggestellt und theilweise planirt und beschottert.

Die Gesammtleistung für die Stationserweiterung beträgt mit Ende December 1889 im Unterbau 50 und im Hochbau 24 pCt. der zu bewirkenden Arbeiten.

b) Strecke Jasło-Rzeszów.

Die am 23. September 1889 auf der Strecke Jasło-Rzeszów in Angriff genommenen Bauarbeiten wurden im IV. Quartal 1889 mit durchschnittlich 2035 Arbeitern pro Tag fortgesetzt und beträgt die bewirkte Erdbewegung mit Ende December 425.842 m³, d. i. 35·3 pCt. der zu bewirkenden Erdarbeit.

Von den kleinen Brücken sind im ganzen 27 Stück in Arbeit, wovon ein Theil nahezu fertiggestellt ist.

Bei den 3 grossen Brücken ist folgender Baufortschritt erzielt, und zwar:

Bei der Jasiołka-Brücke mit 2 Oeffnungen à 30 m Weite sind das Rzeszówer Widerlager und der Mittelpfeiler fundirt, ersterer bis zum Fundamentabsatze, letzterer 2 m ober dem Sockel aufgemauert.

Bei der Wisłok-Brücke mit 2 Oeffnungen à 40 m Weite ist das Jasłoer Widerlager fundirt und sind die Senkbrunnen des Mittelpfeilers ausgemauert.

Bei der zweiten Wisłok-Brücke mit 3 Oeffnungen à 30 m Weite wurde mit dem Fundament-Aushub des Jasłoer Widerlagers begonnen. Die Senkbrunnen des ersten Mittelpfeilers sind betonirt und die des zweiten Mittelpfeilers ausgemauert.

Von den Hochbauten sind 1 Aufnahmsgebäude, 2 Güterschuppen, 1 Waschküche, 3 Verladerampen, 3 Putzgräben, 2 Wasserstations- und 5 Wächterhausbrunnen in Arbeit; des Weiteren sind die Hausbrunnen sämmtlicher Stationen in Ausführung begriffen.

Die Gesammtleistung auf der Strecke Jasło-Rzeszów beträgt mit Ende December 1889 im Unterbau 22, im Oberbau 2 und im Hochbau 4 pCt. der zu bewirkenden Arbeiten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Westbahn. (Desinfections-Anlagen in den Stationen Pilsen und Taus.) Die Errichtung je einer Desinfections-Anlage sammt Requisitenkammer in den Stationen Pilsen und Taus der Böhmischen Westbahn ist genehmigt worden. [21. December 1889, Z. 53.098.]

— (Mantauer Kohlenbahn: Recontruction der Radbuza-Brücke.) Für die Reconstruction der Radbuza-Brücke im Zuge der Mantauer Kohlenbahn wurde der Bauconsens ertheilt. [23. December 1889, Z. 48.808.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Studenetz — Gross-Meseritsch: Aufstellung einer Geleisebrückenwaage in der Station Gross-Meseritsch.) Das Project für die Aufstellung einer Geleisebrückenwaage in der Station Gross-Meseritsch wurde zur Ausführung genehmigt. [18. December 1889, Z. 50.509.]

Prager Eisenindustrie-Gesellschaft. (Bergwerksbahn vom Max-Schachte bei Libušin zum Anschlusse an den zum Amalien-Schachte führenden Flügel der Kladno-Nučicer Werksbahn.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft den Bauconsens für eine vom Max-Schachte bei Libušin zum Anschlusse an den zum Amalien-Schachte führenden Flügel der Kladno-Nučicer Werksbahn zu errichtende Bergwerksbahn ertheilt. [23. December 1889, Z. 53.374.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Westbahn. (Sicherungsanlage bei der Abzweigung der Komorauer Montanbahn in km 60·6/7.) Zur Sicherung des Verkehres wird an der Abzweigung der Komorauer Montanbahn in km 60·6/7 der Strecke Hořowitz-Zbierow der Böhmischen Westbahn eine Sicherungsanlage hergestellt. [18. December 1889, Z. 50.656.]

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staasbahnen:

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Czortków-Husiatyn am 16. Jänner auf unbestimmte Dauer eingestellt.

19. Jänner: Gesammtverkehr in der Strecke Czortków-Husiatyn wurde mit dem Personenzuge Nr. 111 wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Gesetzentwürfe, betreffend die Localbahn Holitsch-Grenze gegen Göding und den Ausbau der Agramer Station etc.) In der Sitzung des ungar. Abgeordnetenhauses am 14. Jänner überreichte der Handelsminister Baross einen Gesetzentwurf, betreffend die Concessionirung einer Localbahn von Holitsch bis zur Landesgrenze in der Richtung gegen Göding, und einen Gesetzentwurf über die Erweiterung der Station Agram und den Bau einer Hauptwerkstätte für die ungarischen Staatsbahnen daselbst, dann üer die Vermehrung des dortigen Locomotivbestandes. Beide Vorlagen wurden an den Communications-Ausschuss geleitet.

Localbahn Kaschau-Torna. (Concessions-Urkunde.) Das ungarische Amtsblatt vom 31. December 1889 und die darauf folgenden Nummern verlautbaren den Wortlaut der mit Allerhöchster Entschliessung, ddto. Wien, am 13. December 1889, erflossenen Concessions-Urkunde für eine im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und der zur Modification und Ergänzung desselben laut G.-A. IV ex 1888 erflossenen Novelle (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1888) zu erbauende, von der Linie Kaschau-Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bei km 369·9 abzweigende und über Bárcza, Szepsi und Somodi bis Torna führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58 ex 1889, Vorconcession Post 6). Concessionäre dieser Bahn sind der ungarische Reichstags-Abgeordnete Aurel Münnich & Consorten. Das Baucapital dieser Localbahn ist mit 1,073.500 fl. bemessen und sind die Concessionäre verpflichtet, vor Beginn des Baues eine Caution von 50.000 fl. in Baarem oder pupillarmässigen Papieren bei der ungar. Staatscassa in Budapest zu erlegen. Die Localbahn Kaschau-Torna wird nach ihrer Fertigstellung von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Betrieb übernommen werden. (Erlass des kgl. ungar. Handelsministers, Z. 68.051, vom 26. December 1889.)

Einfahrt der Localbahnen in das Weichbild von Budapest. (Anträge der vom kgl. ungar. Handelsminister entsendeten Commission.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den in Angelegenheit der Einfahrt der Localbahnen in das Weichbild von Budapest erstatteten Bericht der unter Führung des Sectionsrathes im kgl. ungar. Handelsministerium, Nikolaus Lóskay, eingesetzten Commission (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1889 und Nr. 3 ex 1890) der Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft zur Kenntnissnahme und Aeusserung mit dem Auftrage übermittelt, die von der Commission beantragten technischen Modificationen eingehend zu studiren und innerhalb kurzer Frist sich über die Art und Weise der Ausführung der gestellten Anträge und die dadurch bedingten Herstellungskosten zu äussern. Ein weiteres Pare des Protokolls wurde der hauptstädtischen Municipalbehörde, und zwar gleichzeitig mit einem Erlasse übermittelt, in welchem dieser die sofortige Erstattung eines Berichtes bezüglich der bisher noch offenen Frage der Einleitung der Züge der Localbahn Budapest-Saroksár-Haraszti in den Bereich der inneren Stadt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 118 und 123 ex 1889) aufgetragen wird.

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Beantragte Modification des Projectes der Quaibahnlinie.) Dem ursprünglichen Projecte zufolge, sollte die von der Budapester Stadtbahn-Unternehmung zu erbauende Theilstrecke ihres Betriebsnetzes längs dem linksuferigen Donauquai, welche einerseits Anschluss an die Linie durch die grosse Ringstrasse, andererseits nächst dem Akademie-Palais (Franz Josefs-Platz oberhalb der Kettenbrücke) an die von dort abzweigende Linie Podmaniczkygasse-Stadtwäldchen erhalten wird, vom Zollamte bis zum Petöfi-Platze als Hochbahn auf einer eisernen Brücke, von dort aus aber weiterhin bis zum Akademie-Palais als Untergrundbahn durch einen eisernen Tunnel geführt werden. Einem Antrage des hauptstädtischen Ingenieuramtes zufolge, soll nun, in Berücksichtigung finanzieller und technischer Motive, das ursprüngliche Project dahin modificirt werden, dass die Bahn nur längs dem Corso, das ist dem Abschnitte zwischen dem Petöfi - Platze und dem Franz Josefs - Platze, auf einer über der unteren Quaistrasse im Niveau des Corso liegenden eisernen Brücke zu führen, sonst aber in das Niveau des Strassenkörpers zu legen sei. Im Falle der Genehmigung dieses Antrages würde der ursprünglich projectirt gewesene eiserne Tunnel ganz entfallen, gegen welchen sich übrigens seit jeher Rücksichten der Zweckmässigkeit, beziehungsweise der Betriebscontinuität geltend machten.

Ausland.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) Die erste Kammer des sächsischen Landtages bewilligte in ihrer Sitzung vom 10. Jänner über Antrag der zweiten Deputation und in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der zweiten Kammer nach der Vorlage vom ausserordentlichen Staatshaushaltsetat den Titel 1, Erweiterung der Station Mügeln bei Dresden, in der Höhe von 350.000 Mk., Titel 3, bauliche Veränderungen der Station Niedersedlitz in der Höhe von 201.200 Mk., Titel 10, Anlage zweier weiterer Rangirgeleise und eines kleinen Ueberladeperrons auf dem ehemaligen Komotauer Bahnhofe in Flöha, sowie Erbauung eines Beamtenwohngebäudes auf Bahnhof Flöha in der Höhe von 126.000 Mk., Titel 11, Ankauf des Gasthofsgrundstückes „zum deutschen Hause" in Freiberg und Ausbau desselben zu Bureau- und Wohnungszwecken, sowie Beschaffung von Areal für Herstellung einer neuen Güterzufuhrstrasse daselbst in der Höhe von 122.000 Mark, Titel 17, Erweiterung der Haltestelle Bornitz 66.500 Mk., Titel 19, Geleisevermehrungen für die Normal- und Schmalspuranlagen auf Bahnhof Hainsberg 56.000 Mk., Titel 22, Herstellung eines Aufstellungs- und Verschubgeleises auf Bahnhof Schandau 43.000 Mk., Titel 28, Vervollständigung der Güterverkehrsanlagen und Erbauung eines Locomotivschuppens auf Bahnhof Meuselwitz 127.200 Mk., Titel 29, Grunderwerb für eine künftige Verlegung der Leipziger Werkstätten 300.000 Mk., Titel 30, Anlegung einer Güterverkehrsstelle für Stötteritz an der Leipziger Verbindungsbahn 76.000 Mk., Titel 33, Beschaffung von 3 Schwellenimprägnirungs-Anstalten in Löbau, Falkenstein und Wülknitz 250.000 Mk., Titel 34, Ausdehnung der Gasbeleuchtung in den Personenwagen 134.000 Mk., Titel 35, Vermehrung der Betriebsmittel 5,987.550 Mk., und Titel 36, Herstellung von Maschinenhausständen 320.000 Mk. Ferner hat die zweite Kammer in ihrer Sitzung vom 13. Jänner über den Bericht der Finanzdeputation B, Titel 13, des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats, betreffend die Forderung eines Betrages von 100.000 Mk. für die Vermehrung der Gütergeleise und Krahne am Elbkai Dresden-Neustadt, bewilligt.

Schweiz. (Concessionirung einer Eisenbahn von Solothurn nach Münster [Weissensteinbahn].) Mit der Botschaft vom 19. November 1889 beantragte der Bundesrath bei der Bundesversammlung die Concessionirung einer Eisenbahn von Solothurn nach Münster. Diese Eisenbahn, welche eingeleisig und mit normalspurigem Unterbau hergestellt wird, soll binnen 4 Jahren vollendet und dem Betriebe übergeben werden.

— (Concessionirung einer normalspurigen Secundärbahn von Colombier nach Boudry und Cortaillod.) Der Bundesrath hat bei der Bundesversammlung mit der Botschaft vom 19. November 1889 die Concessionirung einer normalspurigen Secundärbahn von Colombier nach Boudry und Cortaillod beantragt.

— (Zolldeclarationen.) In der Schweiz dürfen vom 1. Jänner an nur solche Zolldeclarationen, welche mit dem Stempel der Zollverwaltung versehen sind, von den Zollstätten angenommen werden. Der Nachdruck derselben ist unter Androhung der gesetzlichen Folgen verboten. Es betrifft dies die nachstehend verzeichneten, in drei Sprachen erstellten Zolldeclarationen: Nr. 1. Einfuhr (weisses Papier). Nr. 2. Geleitschein-Abfertigung (gelbes Papier). Nr. 3. Einlagerung (graues Papier). Nr. 4. Ausfuhr (rosarothes Papier). Nr. 4a. Provisorische Ausfuhr-Declaration (hellrothes Papier). Nr. 5. Durchfuhr (blaues Papier). Nr. 6. Freipass-Abfertigung (ziegelrothes Papier). Nr. 7. Freipasslöschung (grünes Papier).

Frankreich. (Eröffnung neuer Eisenbahnlinien.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat die Compagnie des chemins de fer du Midi ermächtigt, die Theilstrecke Saint-Tons—Bédarieux der Linie Mazamet-Bédarieux dem Betriebe zu übergeben, und hat als Eröffnungstag den 10. November 1889 festgesetzt. Diese Theilstrecke hat eine Länge von 34.961 m und umfasst ausser der Anfangs- und Endstation folgende Stationen und Haltestellen: Riols, Saint-Etienne-d'Albagnan, Olargues, Mons, Colombières, Poujol, Lamalou-les-Bains und Hérépian.

— (Eröffnung einer Localbahnlinie.) Die Société des chemins de fer economiques zeigt an, dass die Theilstrecke Saint-André-de-Cubzac—Blaye (Linie von Blaye) am 11. November 1889 dem Betriebe übergeben worden ist und hiedurch die folgenden Stationen für den Verkehr von Eil- und Frachtgut zur Eröffnung gelangten: Saint-André-de-Cubzac, Saint-Gervais, le Moran, Bourg, Comps, Roque-de-Than, Plassac.

— (Gleiteisenbahnen [Société des chemins de fer glissants].) Die Gesellschaft zur Schaffung von Gleiteisenbahnen (Société des chemins de fer glissants) beabsichtigt, beim Conseil municipal von Paris um die Concession für eine pneumatische Eisenbahn nach ihrem Systeme einzuschreiten. Diese Linie soll eine Länge von 3 km haben und, von der Place Clichy ausgehend, nach Villette unter dem Central-Fussweg der äusseren Boulevards führen. Nach den vorliegenden Projecten soll in jeder Minute ein Zug abgelassen werden und sollen 12.000 Passagiere per Stunde transportirt werden können.

— (Truppentransports-Versuche.) Auf der Linie Grenoble-Briançon wurde vor kurzer Zeit ein interessanter Versuch gemacht. Die militärischen Reglements haben in sehr rigoroser Weise die Anzahl der Menschen bestimmt, welche im Mobilisirungsfalle mit einem Zuge auf dieser Linie oder einer anderen zum Transporte gelangen dürfen, deren Neigungsverhältnisse so jähe Gefälle aufweist. Es handelte sich demnach darum, den Beweis zu liefern, dass Züge mit starker Belastung im stärksten Gefälle plötzlich zum Stehen gebracht und alsbald wieder in Bewegung gesetzt werden können. Hieraus würde dann bei günstigem Resultate zu folgern sein, dass man Züge zusammenstellen kann, mittelst welcher man eine grössere Truppenanzahl zu befördern im Stande wäre und wobei gleichzeitig sowohl Menschen als Fahrbetriebsmittel concentrirt blieben. Um 12 Uhr 19 Minuten Mittags ging ein von drei Locomotiven gezogener, aus 50 Stück Güterwagen bestehender Zug von Grenoble nach Veynes und Briançon ab. Dieser Zug repräsentirte eine Belastung von 450 t; ausserdem waren noch zwei Salonwagen vorhanden, in welchen das gesellschaftliche Personale, die General-Inspectoren für den Betrieb, den Zugförderungsdienst etc. etc. sich eingefunden hatten. Das überraschend günstige Resultat dieses Versuches wird die Folge nach sich ziehen, dass die militärischen Reglements für den Verkehr und die Rangirung der Züge im Mobilisirungsfalle rücksichtlich der Linie nach Briançon gänzlich umgearbeitet werden.

— (Auszeichnungen aus Anlass des Eisenbahncongresses.) Die französische Regierung hat an 25 fremde Mitglieder des letzten in Paris stattgefundenen internationalen Eisenbahncongresses Decrete gerichtetet, mittelst welcher denselben der nationale Orden der Ehrenlegion verliehen wurde. Die Liste enthält die Ernennung von 2 Grossofficieren, 4 Commandeuren, 12 Officieren und 7 Rittern. Die beiden Grosskreuze wurden verliehen an den italienischen Senator und einstigen Präsidenten des Mailänder Congresses, Brioschi, und an den Verwaltungsrath der Belgischen Staatsbahnen, Belpaire, welcher bereits seit einigen Jahren Commandeur des Ordens der Ehrenlegion war.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe von cedirbaren Ladescheinen für Getreide in Schleppladungen.) Zum Zwecke der Belebung des Getreideverkehres werden im Sinne des Handelsgesetzes mit Beginn der Schiffahrtscampagne 1890 auf Verlangen der Absender von Getreide in Schleppladungen auf den Namen der Empfänger lautende, jedoch cedirbare Ladescheine ausgegeben, welche Documente bekanntlich die Wirkung haben, dass der späteren Anweisung des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes an einen anderen als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger nur dann Folge geleistet werden darf, wenn der Ladeschein zurückgegeben wird. Die Ablieferung des Gutes darf daher auch nur an Denjenigen, auf welchen der Ladeschein lautet, oder durch Cession übertragen ist, und gegen Rückgabe des Ladescheines, auf welchem die Ablieferung bescheinigt ist, geschehen. Im Falle der Ausstellung von Ladescheinen werden keine Aufgabs-Recepisse verabfolgt, dagegen kann wie bisher die Ausfertigung von Frachtbrief-Duplicaten statthaben. Die Ausfertigung eines Ladescheines wird jedesmal auch auf den begleitenden Frachtbriefen ersichtlich sein. Sollte sich eine Ausdehnung dieser dem Handel insbesondere zu Belehnungszwecken angebotenen Erleichterung als wünschenswerth herausstellen, so dürfen an die Ordre des Empfängers lautende Ladescheine eingeführt werden.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

21. Jänner, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste“, Capitän C. Androvich, nach Venedig.

22. Jänner, um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Doncich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie. S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

23. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Malta“, Capitän V. Cattarinich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

23. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano“, Capitän G. Verona, nach Venedig.

24. „ um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Sultan“, Capitän L. Barichievich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

25. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe“, Capitän G. Sabattini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

25. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste“, Capitän C. Androvich, nach Venedig.

Levante-Dienst.

21. Jänner, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Castore“, Capitän V. Miletich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna, Costanza (Kustendje).

23. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Narenta“, Capitän P. Sussanich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios: Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.

24. „ zu Mittag, Dampfer „Thalia“, Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Berutti, Larnaca, Limassol und Rodi.

25. „ um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Espero“, Capitän G. Bojanovich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Februar, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Imperatrix“, Capitän F. Egger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

15. „ um 4 Uhr Nachm., Dampfer „Amphitrite“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. Februar, Nachmittags, Dampfer „Polnce“, Capitän A. Orlando, nach Santos, mit Berührung von Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Statutenänderung.) In der am 28. October 1889 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre dieser Gesellschaft wurde eine Aenderung des § 44 der Gesellschaftsstatuten beschlossen, welche Seitens des k. k. Ministeriums des Innern unter dem 1. Jänner 1890, Z. 23.235, genehmigt wurde. Nach dem geänderten Wortlaute des § 44 soll in Hinkunft die Firma der Gesellschaft collectiv in der Weise gezeichnet werden, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „k. k. priv. galizische Carl Ludwig-Bahn“ die Unterschriften von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder von einem Mitglieder des Verwaltungsrathes und dem General-Director, oder endlich von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und einem mit der Procura betrauten Oberbeamten der Gesellschaft beigesetzt werden. Die Procuristen haben mit dem Beisatze p. p. zu unterzeichnen. [H.-M.-Z. 374.]

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

am 10. Jänner bei der Firma:

„Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau)

Dr. Hugo Ritter von Manner, Landesausschuss-Beisitzer in Brünn, als gemäss § 14 der Statuten vom Landesausschusse der Markgrafschaft Mähren ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen;

bei der Firma:

„K. k. priv. österreichische Nordwestbahn“

Otto Graf Chotek als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Güterverkehr Oesterreich-Ungarn—Delle transit.

Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Fleische.

Mit 1. Februar 1890 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Fleische als Eilgut von österr.-ungarischen Stationen nach Delle transit (für Paris) zur Einführung, welcher im Wege der gefertigten k. k. General-Direction erhältlich ist.

Durch denselben werden alle bisher im Instructionswege eingeführten betreffenden Frachtsätze ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 10. Jänner 1890. [55]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr.

Nachtrag I zum Tariftheile II vom 1. August 1889.

Zum Werrabahn-Oesterreichischen Gütertarif (Theil II) vom 1. August 1889 gelangt mit Wirkung vom 1. Februar 1890 der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält unter Anderem einen neuen Ausnahmetarif 1 (Güter aller Art), ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 (Kleie) hinsichtlich der Station Wels der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, endlich einen Classenguttarif, sowie Ausnahmetarife für den Transport von Wolle und Spath im Verkehre mit der neu einbezogenen Station Liebenstein-Schweina der Werrabahn.

Wien, am 17. Jänner 1890. [56]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe der Nachträge V zu Theil II, Heft 1 und 2.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 136 vom 21. November 1889, Seite 2044, publicirte Activirung der Nachträge V ist dahin zu berichtigen, dass dieselben nicht mit 1. Jänner 1890, sondern erst mit 1. Februar 1890 in Wirksamkeit treten.

Budapest, am 15. Jänner 1890. [57]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Theil II, Heft 5.

Zum Tarife, Theil II, Heft 5, für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband ist ein Nachtrag II erschienen, welcher Folgendes enthält:

Die im Haupttarife (Seite 29) enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Floridsdorf-Donaufeld (K. F. N. B.) und den österreichischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Dombrau, Jablunkau, Karwin, Lonkau, Teschen und Trzynietz werden, nachdem dieselben in dem ab 1. Jänner 1890 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes erscheinen, hiemit ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 17. Jänner 1890. [58]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Lagerbegünstigungen für Holz am Bahnhofe in Wien.

Die wegen allzugrosser Anhäufung der Holz-Sendungen am Wiener Bahnhofe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ab 27. December 1889 aufgehobenen Lagerbegünstigungen werden mit 23. Jänner 1890 mit einigen Aenderungen, welch letztere den Zweck haben, dem allzulangen Lagern des Holzes vorzubeugen, wieder reactivirt. Die Details der Lagerbegünstigungen für Holz in Wien (Bahnhof der St. E. G.) sind aus den in den Gütermagazinen affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 18. Jänner 1890. [59]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, k. k. Oesterreichische Staatsbahnen, kgl. Ungarische Staatsbahnen etc.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tour- und Retourkarten.

Die Giltigkeitsdauer der vom 1. Februar 1890 zur Ausgabe gelangenden, im Verkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der Eisenbahn Güns-Steinamanger andererseits bestehenden Tour- und Retourkarten, welche bisher eine Giltigkeitsdauer von 3 bezw. 5 Tagen hatten, wird auf acht Tage erhöht.

Weiters wird die Giltigkeitsdauer der zwischen Wien (S. B.) einerseits, Oberwarth und Pinkafeld andererseits bestehenden, und ab 1. Februar 1890 zur Ausgabe kommenden Tour- und Retourkarten auf sechzig Tage verlängert.

Wien, am 15. Jänner 1890. [60]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges.

Mit 1. Jänner 1890 gelangte zu dem ab 1. April 1888 giltigen Verbandstarif ein Anhang zur Einführung, welcher für specielle Artikel in einzelnen Relationen ermässigte Frachtsätze enthält.

Exemplare desselben können bei den Verbands-Verwaltungen oder im Wege der Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 17. Jänner 1890. [61]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
319	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eiserne Constructionstheile, nicht über eine Wagenlänge, aus England provenirend	Passau	Wien Westbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagenladung auf einem Frachtbrief u. Umexpedition in Passau (österreichisch) durch parteiseitige Frachtbriefvorschrift	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	Interner Ausnahmetarif IV der k. k. österr. Staatsbahnen Mark 1·38	1·17 Mark	0·21 Mark	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind	
320	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Maschinentheile aus Eisen, nicht über eine Wagenlänge, aus England provenirend	Passau	Wittmannsdorf oder Leobersdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagenladung auf einem Frachtbrief und bei Umexpedition in Passau (österreichisch) durch parteiseitige Frachtbriefvorschrift	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	Interner Ausnahmetarif IV der k. k. österr. Staatsbahnen Mark 1·43	Mark 1·24	Mark 0·19	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind	
321	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Szczawne-Kulaszne Komancza Lupków	Oswiecim transito mit der Bestimmung nach Deutschland	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Beibringung directer nach deutschen Bestimmungsstationen lautender Frachtbriefe, welche keine Routenvorschreibung tragen dürfen	Bis zum Tage der Einführung des neuen Galizisch-Norddeutschen Verbandstarifes, längstens jedoch bis 31. December 1890	Galizischer Gemeinschaftstarif	kr. 66·8 70·3 74·0	kr. 61·2 62·4 63·8	kr. 5·6 7·9 10·2	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind	
322	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Stanislau loco u. transito für Sendungen ab: Sambor, Boryslaw, Skole, Stryj, Wygoda, Bednarów und Czortków Nepołokoutz Czernowitz Hliboka transito für Sendungen ab Berhometh a. S.	Suczawa transito	Aufgabe von 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür und directen nach Galatz, Braila und Jassy lautenden Frachtbriefen unter Vorschreibung der Umkartirung in Suczawa. Die Verladung hat Seitens der Versender zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1890	Localtarif bezw. Ausnahmetarif für Nutzholz nach Rumänien	Verschieden	kr. 25·92 18·24 14·40 10·52	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Czudin			Bis a. Weit., längst. bis Ende December 1890	Localtarif	36·14 kr.	17·12	19·02 kr.			
323	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide	Lemberg	Bełzec Rawa ruska	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief mit directen Frachtbriefen ab Brody und Podwoloczyska	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	kr. 39·8 30·6	kr. 28·0 25·0	kr. 11·8 5·6	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
324	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Der Classentarife b) Der Ausnahmetarife, und zwar: Nr. 2 für die Beförderung von Gütern aller Art Nr. 3 für Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl, façonnirt etc. Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen	Von und nach Lindau, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der k. k. österr. Staatsbahnen, dann den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Vorarlberg	Nach und von den rumänischen Hafenstationen Braila, Calarasi, Corabia, Galatz, Giurgevo und Turnul-Magurele	Die betreffenden Transporte müssen in den nebengenannten rumänischen Hafenstationen per Schiff eingetroffen oder von diesen Stationen per Schiff weiter befördert worden sein	Vom 1. Februar 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarif für den Güter-Verkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg vom 1. Februar 1890	Diverse	Frachtsätze des Tarifes für den Umschlags-Verkehr mit den bezeichneten rumänischen Hafenstationen im Tarif für den Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg sub III	Diverse	Im Rückvergütungswege	Die Differenz zwischen den gewährten Frachtsätzen und denjenigen, welche in der gleichen Relation und für die gleiche Gütergattung im Tarife für den Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg vom 1. Februar 1890, sub II für den Localverkehr der betreffenden rumänischen Stationen, enthalten sind, wird erstattet, sobald der Frachtbrief-Adressat den Nachweis erbringt, dass die per Bahn verfrachtete Sendung per Schiff weiter verfrachtet, bezw. in den vorbezeichneten rumänischen Hafenstationen per Schiff eingetroffen ist*)	

*) Zu diesem Zwecke sind folgende Papiere vorzulegen: a) Der Original-Frachtbrief für den Bahntransport; b) der Original-Schiffs-Frachtbriefe, bezw. das Original- (Schiffs-) Aufgabs-Recepisse oder das Original-Connaissement, welches die zur Identificirung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss. Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte Restitutionsgesuch ist binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der Verwaltung der Empfangsbahn einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrages verfügt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Bemerkungen
325	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Chamotteziegel, Chamottesteine, Chamottemehl, Chamottespeise, Mörtel, Röhren und Platten aus Thon	Třemošna	Budapest St.E.G., -Josefstadt, -Donauufer-Frachtenbahnhof, -Kelenföld, -Südbahnhof, -Lipótváros	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	113·5 kr.	95·3 kr.	18·2 kr.	Im Kartirungswege		
					Kőbánya St E.G. und K U.St.E.G.				kr. 114·5	kr. 96·4	kr. 18·1			
326	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadzucker	Den Versandtstationen in der nachstehenden Tabelle	Den Empfangsstationen in der nachstehenden Tabelle	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für Raffinadezucker im Oesterr. Eisenbahn-Verbande, giltig vom 1. Jänner 1889	Die unter a) enthaltenen Frachtsätze der nachstehenden Tabelle	Die unter b) enthaltenen Frachtsätze der nachstehenden Tabelle	Differenzbeträge unter c) in der nachstehenden Tabelle	Im Kartirungswege		

Nach	Von Časlau a)	b)	c)	Kuttenberg (Stadtbahnhof) a)	b)	c)	Sedletz-Kuttenberg a)	b)	c)
	Kreuzer österr. Währung pro 100 kg								
Annathal-Rothau	157·2	152·3	4·9	156·2	154·1	2·1	151·2	149·1	2·1
Carlsbad	136·7	132·3	4·4	135·7	134·1	1·6	130·7	129·1	1·6
Chodau	142·2	137·3	4·9	141·2	139·1	2·1	136·2	134·1	2·1
Davidsthal	148·7	144·3	4·4	147·7	146·1	1·6	142·7	141·1	1·6
Elbogen-Neusattel	144·2	139·8	4·4	143·2	141·6	1·6	138·2	136·6	1·6
Falkenau a. d. Eger	148·2	143·3	4·9	147·2	145·1	2·1	142·2	140·1	2·1
Hauenstein-Warta	122·7	118·3	4·4	121·7	120·1	1·6	116·7	115·1	1·6
Kaaden-Brunnersdorf	112·7	108·3	4·4	111·7	110·1	1·6	106·7	105·1	1·6
Klingenthal	162·7	158·3	4·4	161·7	160·1	1·6	156·7	155·1	1·6
Klösterle	116·2	111·8	4·4	115·2	113·6	1·6	110·2	108·6	1·6
Komotau (A.T.E. und B.E.B.)	112·2	99·8	12·4	111·2	101·6	9·6	106·2	96·6	9·6
Krima-Neudorf	128·2	118·3	9·9	127·2	120·1	7·1	122·2	115·1	7·1
Neudau	132·7	127·8	4·9	131·7	129·6	2·1	126·7	124·6	2·1
Ober-Graslitz	160·2	155·8	4·4	159·2	157·6	1·6	154·2	152·6	1·6
Pressnitz-Reischdorf	134·2	124·8	9·9	133·2	126·1	7·1	128·2	121·1	7·1
Pürstein	119·7	115·3	4·4	118·7	117·1	1·6	113·7	112·1	1·6
Reitzenhain	135·7	125·3	10·4	134·7	127·1	7·6	129·7	122·1	7·6
Schlackenwerth	128·7	124·3	4·4	127·7	126·1	1·6	122·7	121·1	1·6
Schmiedeberg	141·2	131·3	9·9	140·2	133·1	7·1	135·2	128·1	7·1
Unter-Graslitz	158·7	154·3	4·4	157·7	156·1	1·6	152·7	151·1	1·6
Weipert	147·7	137·8	9·9	146·7	139·6	7·1	141·7	134·6	7·1
Welchau-Wickwitz	125·7	121·3	4·4	124·7	123·1	1·6	119·7	118·1	1·6
Zieditz	149·7	145·3	4·4	148·7	147·1	1·6	143·7	142·1	1·6

Spalte	Inhalt
Fortlaufende Nr.	327
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, K. k. österr. Staatsbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn, Böhmischen Westbahn und Königl. Ungar. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Pflaumen, Aepfel und Birnen, gedörrt, ferner Pflaumenmus
für die Transportstrecke von	Von sämmtlichen in die directen Tarife aufgenommenen Budapester-Stationen, dann von Budapest-Lipotovaros, dann den Stationen der Budapest-Semliner und Dalja-Broder Linien:
für die Transportstrecke nach	I) Nach den ausländischen Stationen des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandes, des Niederländisch-Oesterr.-Ungar., Westdeutsch-Oesterr.-Ungar., Ostdeutsch Oesterr.-Ungar., Sächsisch-Ungarischen (vormals Thüring.-Sächs.-Ungar.), Belgisch-Oesterr.-Ungar., Rheinisch Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes, ferner nach Dresden-Elbequai, Bodenbach-Tetschen Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Laube. Eine Ausnahme bilden jene Sendungen, welche auf Grund der Seehafen-Ausnahmetarife des Deutsch-Ungar. Seehafen-Verbandes, des Niederländisch- und Belgisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes, dann in den Elbeumschlag-Verkehren auf Grund der für fragliche Artikel bestehenden Ausnahmetarife (Nr. 6 im Kartirungs- und im Refactiewege) befördert werden II) Nach den ausländischen Stationen, welche in den Seehafen-Ausnahmetarifen des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen Verbandes, des Niederländisch- und des Belgisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes aufgenommen sind, ferner nach Laube-Tetschen-Bodenbach, Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbequai, nach diesen Elbe-Umschlagplätzen aber nur insoferne, als die betreffenden Sendungen auf Grund der Frachtsätze der im Rückvergütungswege bestehenden Ausnahmetarife Nr. 6 der für den Verkehr zwischen ungar. Stationen und den genannten Elbeumschlagplätzen giltigen Tarife befördert werden III) Diese Begünstigung gilt auch für solche Transporte, welche auf Grund des im Rückvergütungswege bestehenden Ausnahmetarifes Nr. 6 der Elbeumschlag-Tarife nach Hamburg befördert, ab Hamburg bis Lübeck pr. Bahn weitergesendet und erst ab Lübeck pr. mare nach einen ausserdeutschen Seehafen befördert werden
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	500 Tonnen I) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg | 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen II) und III) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	Bis Ende December 1890
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Die entsprechenden Verbands- und Umschlagtarife, insoferne für die einzelnen Stationen welche bestehen
Frachtsatz per 100 kg	
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	I) 4 kr. | 8 kr.; II) 6 kr.; III) 6 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	ad I und II) Orig.Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend. ad III) Ausser den Documenten, welche zum Nachweise des im Elbeumschlagverkehre nach Hamburg bewirkten Transportes dienen, noch die Frachtdocumente bezüglich des Eisenbahntransportes von Hamburg nach Lübeck und die Orig.-Schiffsconnaissements bezüglich des Weitertransportes von Lübeck nach einem ausserdeutschen Seehafen. ad I, II und III). Alle diese Documente sind längstens bis Ende März 1891 der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft oder der Königl. Ungar. Staats-Eisenbahn vorzulegen.
Besondere Bemerkungen	Routen dürfen auf den Frachtbriefen nicht vorgeschrieben werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
328	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatsbahnen und Südbahn-Gesellschaft	Ungereinigte Bettfedern	Budapest-Josefstadt Budapest-Donauuferbahnhof Budapest-Hauptstädt. Lagerhäuser Budapest-Kelenföld Budapest-Lipótvár. Budapest Oe.U.St.E.G. Budapest S.B.	Wien St.E.G. transit	**Bei Auflieferung von mindestens 30 Wagenladungen während der Dauer des Zugeständnisses** Die Sendungen müssen nach in den Süddeutsch- und Bayerisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifen aufgenommenen Stationen bestimmt sein. Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Insoweit während der Dauer der Frachtbegünstigung directe Sätze activirt werden sollten, werden die auf Grund derselben beförderten Sendungen in das ausbedungene Quantum eingerechnet	Bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft IV	188·6 kr.	Mark 1·50	Wechselt nach dem jeweiligen Cursstande	Im Rückvergütungswege	Auf die die Frachtbegünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis 31. März 1891 vorzulegen sind	
329	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz (laut Classification des auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen giltigen Tariftheiles I in dem Specialtarif 2 gehörigen Holzgattungen)	Belgrad loco	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) loco und transit	**Auflieferung von insgesammt mindestens 400 Wagenladungen während der Dauer der Begünstigung** (und hievon mindestens 260 Wagenladungen während der offenen Schiffahrtssaison, wobei die im Verkehre von Belgrad loco und transit und Semlin nach Budapest aufgelieferten Sendungen eingerechnet werden). Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis Ende December 1890	Tarif der Belgrad-Semliner Verbindungsbahn, sowie Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	Keine directen Frachtsätze	Kreuzer 73·0		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma als Aufgeberin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis 31. März 1891 einzureichen sind	
				Belgrad transit						73·0				
				Semlin					114·6	71·7	42 9			
330	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatsbahnen	K a r t o f f e l	Budapest St.E.G. Budapest-Kelenföld Budapest-Donauuferbahnhof Budapest-föv. Közrak. Budapest-Józsefváros	Wien St.E.G. transit	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht und Aufrechthaltung der für Güter der Wagenladungsclasse C bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, resp. West-ungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	55·4	Kreuzer 40·5	14·9	Im Kartirungswege		Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach der Schweiz, nach Frankreich, Bayern oder Süddeutschland aufgegeben werden
				Budapest-Lipotváros					—	40·5	—			
				Kőbánya St.E.G. und U.St B.					56·4	42 5	13·9			
				Szeged St.E.G. u. U.St.B.					92·9	68 9	21·0			
				Hódmező-Vásárhely					101·7	71·5	30·2			
				Algyő					93·3	69·9	28·4			
				Almás-Füzitő					41·4	33·4	8·0			
				Banhida					44·5	35 6	8·9			
				Bia-Torbágy					51·8	40·5	11·3			
				Bicske					48 9	38·5	10·4			
				Buda-Eörs					53·9	40·5	13·4			
				Herczeghalom					50·0	39·7	10·3			
				Szaán					46·7	37·1	9·6			
				Tata-Tóváros					42·8	34·5	8·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
331	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe A, B und C, der Specialtarife 1, 2 und 3, dann für Wagenladungsgüter, für welche Ausnahmetarife oder ermässigte Kartirungsfrachtsätze gewährt werden	Wien (St.E G.)	Prag (St.E.G.) oder vice versa	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg (bezüglich der Classe A), bezw. 10000 kg (rücksichtlich der Classen B und C, sowie der Specialtarife 1 und 2) pro Wagen und für mindestens die Tragfähigkeit der verwendeten Waggons (hinsichtlich des Specialtarifes 3)	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarif		*)		Im Kartirungswege		
				Wien K.F.N.B.	Prag St.E G. oder vice versa					*)				
				Wien Oe.N.W.B.	Prag Oe.N.W.B. oder vice versa					*)				

*) Die bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg (bezüglich der Classe A), bezw. für mindestens 10000 kg (rücksichtlich der Classen B und C, sowie der Specialtarife 1 und 2) pro Frachtbrief und Wagen, dann die bei Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Waggons (hinsichtlich des Specialtarifes 3) giltigen betreffenden Frachtsätze gelangen auch dann zur Anwendung, wenn diese Quantitäten von einem Versender mit mehreren Frachtbriefen an verschiedene Empfänger aufgegeben werden. Diese Frachtberechnung findet auch statt bei Wagenladungsgütern von mindestens 5000 kg, resp. 10000 kg pro Wagen, für welche Ausnahmetarife oder ermässigte Frachtsätze bestehen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
332	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Cellulose	Klein-Schwechat transit (für Sendungen von Wörgl)	Klein-Neusiedl	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	9·5 kr.	9·0 kr.	0·5 kr.	Im Kartirungswege		
333	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Rohes Fichtenpech	Brássó (Kronstadt)	Wien St.E.G. transit (für Sendungen, welche über die österr.-ungar. Zollgrenze nach dem Auslande bestimmt sind)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	218·1 kr.	166·0 kr.	52·1 kr.	Im Kartirungswege		
334	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Getreide und Reps	Topolya (loco)	Wien St.E.G.	Aufgabe von, resp Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 500 Wagen*)	Bis Ende September 1890	Oesterr.-ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	124·6	88·0	36·6	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende December 1890	Diese Begünstigung ist nur für solche Sendungen giltig, welche aus Topolya (loco) stammen und müssen daher dieselben mittelst Fuhrwerken zur Station zugeführt werden
							Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890		124·6	95·0	29·6	Im Kartirungswege		

*) In dieses Minimalquantum werden auch die während der Dauer dieser Begünstigung nach Györ (Raab) und Budapest verfrachteten Sendungen eingerechnet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
335	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holzpapierstoff	Ossegg via Dux-Aussig	Bubenč	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	37 kr.		Im Kartirungswege		
336	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Glaswaaren, ordinäre, der Classen A und B	Ungar.-Hradisch Stadt Ungar.-Brod Gaya	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 } b) 10000 } kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	Kreuzer a) 52·65 b) 39·84 a) 60·05 b) 47·74 a) 54·75 b) 43·63		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse (welche nicht wieder rückgestellt werden) bis längstens Ende Februar 1891	Routenvorschriften auf den Frachtbriefen sind unzulässig
				Ungar.-Hradisch Stadt	Brünn St.E.G.				kr. 36·2	a) — b) 33·74	2·46			
337	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Presshefe (als Eilgut)	A r a d	Wien St.E.G.	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der für ermässigte Eilgüter bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	494 kr.	386 kr.	108 kr.	Im Kartirungswege		
338	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Thonerde, gewöhnliche, unverpackt, oder in Säcken verpackt	Brüsau-Brünnlitz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. und Floridsdorf	In vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 48·0	kr. 42·4	kr. 5·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Brüsau-Brünnlitz	Grammat-Neusiedl loco und transit				56·5	51·1	5·4			
				Lettowitz	Floridsdorf				45·6	40·0	5·6			
				Lettowitz	Grammat-Neusiedl loco und transit				54·3	48·7	5·6			
339	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Thonerde, gewöhnliche, unverpackt, oder in Säcken verpackt	Brüsau-Brünnlitz	Olmütz transit	In vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	31·7 kr.	28·0 kr.	3·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Auf Sendungen, welche von Brüsau-Brünnlitz nach M.-Ostrau, Oderberg und Oświęcim zur Aufgabe gelangen, findet diese Begünstigung keine Anwendung
340	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Wein und Most	Versecz Fehértemplom	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. loco und transit	Bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr 209·3 247·8	kr. 184·3 187·8	kr. 25·0 30·0	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Sendungen, deren Frachtbriefe Routenvorschreibungen enthalten, werden nicht bonificirt
				Versecz Fehértemplom		Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			165·6 171·4	138·6 139·4	27·0 32·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
341	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel (als Eilgut)	Kun-Szt. Márton	Wien St.E.G.	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	416·— kr.	200·— kr	216·— kr	Im Kartirungswege		
342	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel (als Eilgut)	Orosháza loco	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	472·8 kr.	290·6 kr	182·2 kr	Im Kartirungswege		
	Dieser ermässigte Frachtsatz hat nur für die in Orosháza loco zur Aufgabe gelangenden Sendungen Giltigkeit, und wird daher für Sendungen, welche in Orosháza umkartirt werden, nicht angwendet													
343	**Böhmischen Commercialbahnen**		Eisenschlacken	Miröschau	Rokycan (oder vice versa)	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1890	Localtarif	kr 7·5	kr 4·8	kr 2 7	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Miröschau: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Miröschau: Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende März 1891 vorzulegen	Das zur Verfrachtung gelangende Quantum dieser Artikel wird in das zur Erreichung einer Superrefactie von 0·5 kr per 100 kg bedungene Minimalquantum von 5000 Tonnen miteinbezogen, jedoch wird hiefür eine Superrefactie nicht geleistet. Von den nebenstehenden Frachtsätzen wird noch eine Superrefactie von 0·5 kr (fünfzehntel Kreuzer) per 100 kg gewährt, wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses von den 3 Eisensorten zusammen ein Minimal-Verfrachtungsquantum von 5000 (fünftausend) Tonnen aufgebracht wird
			Eisen aller Art						Verschieden	5·5	Verschieden			
			Eisen und Eisenwaren der Classen A	Nezvěstic*)	Miröschau				16·—	12·5	3·5			
			B						15·5	12·5	3.—			
			C						13 5	9·5	4·—			
			A			Bei Aufgabe, von resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			16.—	12·5	3·5			
			B	(oder vice versa)					15·5	12·5	3·—			

*) Von der rücksichtlich der Strecke Nezvěstic-Miröschau gewährten Begünstigung sind alle Sendungen von oder nach Pilsen und darüber hinaus ausgeschlossen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									in Kreuzern					
344	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Leim	Kazña	Budapest De.U.St.E.G. " Donauuferfrachtenbhf. " Josefstadt " Kelenföld " Lipotváros " Südbahnhof	a) Bei Aufgabe von beliebigen Quantitäten b) Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg c) Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 23. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	a) 315·4 b) 315·4 c) 315·4	280·2 252·6 206·0	35·2 62·8 109·4	Im Kartirungswege		Die für den Verkehr von Wien nach Ungarn bestehenden Refactien finden auf Leimtransporte ab Kazñan keine Anwendung
345	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Schwefel, rohen	Hruschan	Ziegenhals loco M.S.C.B., Heinrichsthal	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Directer Tarif mit der Mähr.-Schlesischen Centralbahn vom 1. April 1886 und Localtarif für die Localbahn Ziegenhals-Hannsdorf	kr. 47·5 79·6	kr. 39·6 69·7	kr. 7·9 9·9	Im Kartirungswege		
346	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Mineralisches Schwer-, bezw. Rohöl, russischer Provenienz	Granica transito und Sosnowice transito	Pardubitz St.E.G. oder S.N.D.V.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 mtr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Transporte unter der Adresse der Petroleum-Raffinerie in Pardubitz, woselbst selbe zu Raffinadezwecken bestimmt sein müssen; Dirigirung der Sendungen abwechselnd via Granica-Olmütz nach Pardubitz St.E.G. und via Sosnowice-Mittelwalde nach Pardubitz S.N.V.B.	Bis Ende November 1890	Nachtrag XXII vom 1. Juni 1888 zum Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Eisenbahnverband	94·8 kr.	81·8 kr.	13·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firme als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
347	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Wien Nordbahnhof	Zistersdorf via Drösing	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 35·2	kr. 29·6	kr. 5·6	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Biergebinde in jeder Menge	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof via Drösing				35·2	29·6	5·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
348	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und der Galiz. Carl Ludwig-Bahn	B i e r	Hradisch		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei den Sendungen nach Krakau transito hat das Aufladen und bei allen übrigen Sendungen das Auf- und Abladen durch Parteiorgane zu erfolgen. – Auflieferung der Transporte mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtdocumenten	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Tarife für den Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschafts-Verkehr	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	Die Begünstigungen nach Wien und Marchegg haben für Sendungen nach ungarischen Stationen keine Giltigkeit
					Wien Nordbahnhof				53·3	32·67	20·63			
					Marchegg				48·5	29·38	19·12			
					Gänserndorf				42·4	25·15	17·25			
					Dürnkrut				35·7	20·68	15·02			
					Göding				16 2	8·84	7·36			
					Krakau transito				Verschieden	58·03	Verschieden			
					Krakau loco, Podgórze-Bonarka loco und Podgórze-Plaszów loco			Tarif zwischen Krakau, Podgórze Bonarka K.F.N.B. und k.k. St.B. und Podgórze-Plaszow K.K.St.B. und C.L.B. einerseits und Stationen der K.F.N.B. andererseits vom 1. September 1889	98·0	60·03	37·97			
349	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schotter und Schottersteine	Czernotin-Keltsch		**Nachweisung eines Minimalquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke des Bezirks-Strassenausschusses Wsetin bestimmt sein	Bis Ende December 1890	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Bezirks-Strassenausschuss Wsetin als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf dieses Zugeständnisses	
					Wsetin				20·8	9·0	11·8			
					Jablunka				18·0	9·0	9 0			
					Rauczka				16·0	9·0	7·0			
350	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Böhmischen Nordbahn	Für Güter des Specialtarifes III und jener Ausnahmetarife, deren Artikel in den Specialtarif III gehören, sowie für Mehl, Mahlproducte und Kleie	Tetschen	Laube- und Tetschen/Bodenbach Landungsplatz	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen bis Ende December 1890**	Bis Ende December 1890	Die während der Dauer dieses Zugeständnisses für den Verkehr mit Laube-, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag giltigen Tarife			5 Pfennige pro 100 kg von der Schleppbahngebühr, insoweit dieselbe tarifmässig mit 10 Pfennigen pro 100 kg zur Einhebung gelangt, bezw. nicht schon im Tarifswege oder durch anderweitige Publicationen nur mit 5 Markpfennigen bemessen ist	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel einer Bahnverwaltung tragen und sind bis Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	Der vorstehende Nachlass wird unter Aufrechthaltung der sonstigen an denselben geknüpften Bedingungen auch gewährt, wenn statt des für alle Artikel zusammen fixirten Minimalquantums von 3000 Tonnen, nur 1000 Tonnen Güter des Special-Tarifes III, und jener Ausnahme-Tarife, deren Artikel nach Special-Tarif III tarifiren, oder nur 2000 Tonnen Mehl und Mahlproducte zur Verfrachtung gelangen
				Schönpriesen	Schönpriesen-Umschlag									
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
351	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		a) Zuckerrüben, Futterrüben b) Rübenabfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle, Rübenpresslinge, Composte von der Zuckerfabrikation, Saturationsschlamm (Pressschlamm)	(In allen Relationen des Localverkehres)		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens; das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der jeweilig für diese Leistungen festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. August 1883		(Laut nachstehender Tabelle)		Im Kartirungswege		Der fixe Frachtzuschlag zu Gunsten der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung. Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif eingehoben; bei Entfernungen über 200 km wird für jeden weiteren km ein Einheitssatz von 0·08 kro 100 kg berechnet

Kreuzer pro 100 Kilogramm

Kilometer	a)	b)	Kilometer	a)	b)	Kilometer	a)	b)	Kilometer	a)	b)	Kilometer	a)	b)
1	4·6	4·2	41	9·6	7·9	81	13·0	11·1	121	16·2	14·3	161	19·4	17·5
2	4·6	4·2	42	9·7	8·0	82	13·1	11·2	122	16·3	14·4	162	19·5	17·6
3	4·6	4·2	43	9·8	8·0	83	13·1	11·2	123	16·3	14·4	163	19·5	17·6
4	4·6	4·2	44	9·9	8·1	84	13·2	11·3	124	16·4	14·5	164	19·6	17·7
5	4·6	4·2	45	10·0	8·2	85	13·3	11·4	125	16·5	14·6	165	19·7	17·8
6	4·6	4·2	46	10·1	8·3	86	13·4	11·5	126	16·6	14·7	166	19·8	17·9
7	4·6	4·2	47	10·2	8·4	87	13·5	11·6	127	16·7	14·8	167	19·9	18·0
8	4·6	4·2	48	10·3	8·4	88	13·5	11·6	128	16·7	14·8	168	19·9	18·0
9	4·8	4·4	49	10·4	8·5	89	13·6	11·7	129	16·8	14·9	169	20·0	18·1
10	5·0	4·5	50	10·5	8·6	90	13·7	11·8	130	16·9	15·0	170	20·1	18·2
11	5·2	4·7	51	10·6	8·7	91	13·8	11·9	131	17·0	15·1	171	20·2	18·3
12	5·4	4·8	52	10·7	8·8	92	13·9	12·0	132	17·1	15·2	172	20·3	18·4
13	5·6	5·0	53	10·7	8·8	93	13·9	12·0	133	17·1	15·2	173	20·3	18·4
14	5·8	5·1	54	10·8	8·9	94	14·0	12·1	134	17·2	15·3	174	20·4	18·5
15	6·0	5·3	55	10·9	9·0	95	14·1	12·2	135	17·3	15·4	175	20·5	18·6
16	6·2	5·4	56	11·0	9·1	96	14·2	12·3	136	17·4	15·5	176	20·6	18·7
17	6·4	5·6	57	11·1	9·2	97	14·3	12·4	137	17·5	15·6	177	20·7	18·8
18	6·6	5·7	58	11·1	9·2	98	14·3	12·4	138	17·5	15·6	178	20·7	18·8
19	6·8	5·9	59	11·2	9·3	99	14·4	12·5	139	17·6	15·7	179	20·8	18·9
20	7·0	6·0	60	11·3	9·4	100	14·5	12·6	140	17·7	15·8	180	20·9	19·0
21	7·2	6·1	61	11·4	9·5	101	14·6	12·7	141	17·8	15·9	181	21·0	19·1
22	7·3	6·2	62	11·5	9·6	102	14·7	12·8	142	17·9	16·0	182	21·1	19·2
23	7·5	6·3	63	11·5	9·6	103	14·7	12·8	143	17·9	16·0	183	21·1	19·2
24	7·6	6·4	64	11·6	9·7	104	14·8	12·9	144	18·0	16·1	184	21·2	19·3
25	7·8	6·5	65	11·7	9·8	105	14·9	13·0	145	18·1	16·2	185	21·3	19·4
26	7·9	6·6	66	11·8	9·9	106	15·0	13·1	146	18·2	16·3	186	21·4	19·5
27	8·1	6·7	67	11·9	10·0	107	15·1	13·2	147	18·3	16·4	187	21·5	19·6
28	8·2	6·8	68	11·9	10·0	108	15·1	13·2	148	18·3	16·4	188	21·5	19·6
29	8·4	6·9	69	12·0	10·1	109	15·2	13·3	149	18·4	16·5	189	21·6	19·7
30	8·5	7·0	70	12·1	10·2	110	15·3	13·4	150	18·5	16·6	190	21·7	19·8
31	8·6	7·1	71	12·2	10·3	111	15·4	13·5	151	18·6	16·7	191	21·8	19·9
32	8·7	7·2	72	12·3	10·4	112	15·5	13·6	152	18·7	16·8	192	21·9	20·0
33	8·8	7·2	73	12·3	10·4	113	15·5	13·6	153	18·7	16·8	193	21.9	20·0
34	8·9	7·3	74	12·4	10·5	114	15·6	13·7	154	18·8	16·9	194	22·0	20·1
35	9·0	7·4	75	12·5	10·6	115	15·7	13·8	155	18·9	17·0	195	22·1	20·2
36	9·1	7·5	76	12·6	10·7	116	15·8	13·9	156	19·0	17·1	196	22·2	20·3
37	9·2	7·6	77	12·7	10·8	117	15·9	14·0	157	19·1	17·2	197	22·3	20·4
38	9·3	7·6	78	12·7	10·8	118	15·9	14·0	158	19·1	17·2	198	22·3	20·4
39	9·4	7·7	79	12·8	10·9	119	16·0	14·1	159	19·2	17·3	199	22·4	20·5
40	9·5	7·8	80	12·9	11·0	120	16·1	14·2	160	19·3	17·4	200	22·5	20·6

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bemerkung
352	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Hadern, welche nach Classe C tarifiren	Wien K.F.J.B.	Böhm.-Kamnitz	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 143 ex 1889, sub Post 2849, von Wien Oe.N.W.B. K.F.N.B., St.E.G. nach Böhm.-Kamnitz publicirte Frachtsatz per 117·0 fl. pro 10000 kg gilt auch für die gleichen Transporte von Wien K.F.J.B. nach Böhm.-Kamnitz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
353	Böhmischen Westbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenerz	Dušnik	Königshof	**Auflieferung eines Minimalquantums von 30000 Tonnen** Frachtzahlung für mindestens die Wagentragkraftziffer	bis Ende December 1890	Local-Gütertarife der Böhm. Westbahn und Prag-Duxer Bahn	18·7 kr ö. W.	9 — kr ö. W.	9·7 kr ö. W.	Im Kartirungswege		

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1889 unter Post 3281 für rohe Eisenerze von Eisenerz nach Wien Nordbahnhof verlautbarte Kartirungsfrachtsatz von 31·98 kr. ö. W. Noten pro 100 kg findet nur auf Transporte nach Wien Nordbahnhof transit Anwendung.

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatt Nr. 6 ex 1890, muss es sub Post 283, in der Rubrik „für Artikel" anstatt Kalk, Kies, Quarz, Schotter- und Bruchsteine, dann rohe Steine, richtig: **Kalk-, Kies-, Quarz-, Schotter- und Bruchsteine, dann rohe Steine** heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 9. **Wien, 23. Jänner 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 8. Jänner 1890, Z. 50.463 ex 1889, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Instruction für die Handhabung des Apparates zur Desinfection von Gegenständen aus den Personenwagen, von Kleidern, Papieren etc. mittelst Wasserdampfes.

Im Nachhange zum h. a. Erlasse vom 7. März 1889, Z. 4271, Verordgs.-Bl. des k. k. Handelsministeriums f. Eisenb. u. Schiff. Nr. 37 ex 1889, wird der geehrten Verwaltung ein Abdruck der von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen verfassten und h. a. genehmigten Instruction für die Handhabung des Apparates zur Desinfection von Gegenständen aus den Personenwagen, von Kleidern, Papieren etc. mittelst Wasserdampfes, welcher einer Locomotive entnommen wird, zur Kenntnissnahme und Darnachachtung übermittelt.

Zugleich wird bemerkt, dass das Handelsministerium auf Grund des mit dem k. k. Ministerium des Innern als oberster Sanitätsbehörde gepflogenen Einvernehmens sich in Anbetracht der Seitens der genannten k. k. General-Direction zur h. a. Kenntniss gebrachten erläuternden Darlegungen, welche bei voller Verlässlichkeit des zur Desinfection verwendeten Personals die Erreichung des mittelst der fachmännisch geprüften Desinfections-Apparate angestrebten Zweckes nach Massgabe des Temperatur- und Spannungsgrades des zur Desinficirung verwendeten Maschinendampfes ausser Zweifel stellen, bestimmt gefunden hat, von der mit dem Eingangs erwähnten h. o. Erlasse angeordneten obligatorischen Anwendung von Pyrometern mit elektrischem Läutewerk für die Desinfections-Apparate Abstand zu nehmen.

Dabei wurde jedoch der Voraussetzung Ausdruck gegeben, dass die Einströmung des Dampfes in den Desinfections-Apparat durch mindestens 30 Minuten von dem Augenblicke an gerechnet, wo der aus dem Apparate ausströmende Dampf eine Temperatur von 100° C. erreicht hat, erfolgt, und die ganze Procedur von einem vollständig verlässlichen Organe überwacht wird.

Wien, am 8. Jänner 1890.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Instruction

für die Handhabung des Apparates zur Desinfection von Gegenständen aus den Personenwagen, von Kleidern, Papieren etc. mittelst Wasserdampfes, welcher einer Locomotive entnommen wird.

§ 1.

Der Dampf-Desinfectionskasten, dessen Anschaffung und Verwendung zur Desinfection von Einrichtungsgegenständen der Personenwagen, sowie für inficirte Effecten der Reisenden, der Bahnbediensteten und ihrer Angehörigen, vom k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 7. März 1889, Z. 4271, den Bahnverwaltungen empfohlen wurde, hat einen Fassungsraum von einem Kubikmeter, ist aus Holzwänden construirt, deren Innenflächen mit Zinkblech luftdicht ausgekleidet sind, und besitzt zur Beschickung eine seitlich angebrachte Oeffnung, welche durch eine mit Charnieren befestigte Thür oder durch einen abnehmbaren Deckel geschlossen werden kann. Im Innern des Kastens sind drei Gitter aus dreikantigen Holzstäben in gleichen Abständen übereinander angebracht, von welchen je nach dem Umfange der zu desinficirenden Gegenstände eines oder zwei entfernt werden können.

An der der Oeffnung gegenüber liegenden Wand ist

aussen das Dampfeinleitungsrohr angebracht, an dessen oberen Ende der Verbindungsschlauch befestigt wird. Das untere Ende dieses Rohres mündet innen am Boden des Kastens mit mehreren Oeffnungen. In der Mitte der oberen Wand befindet sich eine kleine Oeffnung für den ausströmenden Dampf, und am Boden eine solche, um das Condensationswasser abfliessen zu lassen.

Der Kasten ist mit vier beweglichen eisernen Handhaben versehen, mittelst welcher derselbe von vier Personen beliebig übertragen werden kann.

§ 2.

Die Ueberführung oder Uebertragung der inficirten Gegenstände zum Desinfectionskasten hat stets unter den Vorsichtsmassregeln zu geschehen, wie sie in der mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. August 1887, Z. 20.662 ex 1886, bekannt gegebenen Anleitung zum Desinfectionsverfahren bei ansteckenden Krankheiten, Punkt 12, lit. c., 3. Absatz, vorgeschrieben sind.

§ 3.

Behufs Vornahme der Desinfection der hiezu bestimmten Gegenstände wird der Kasten neben oder hinter einer geheizten Locomotive so aufgestellt, dass die Beschickungsöffnung frei zugänglich ist, und mittelst eines elastischen Schlauches mit dem hiezu bestimmten Dampfhahne der Locomotive verbunden. Hierauf werden die zu desinficirenden Gegenstände in den Kasten eingelegt, und zwar sind Vorhänge, von den Polsterungen abgetrennte Stoffe, Kleider, Wäsche und andere kleinere Gegenstände in mehreren Abtheilungen lose zusammen zu rollen oder in Bündel zu binden, und diese so in die Fächer neben und übereinander hineinzuschieben, dass die ganze Fläche der Holzgitter gleichmässig bedeckt ist, und der Dampf nicht durch grössere Räume zwischen und neben den Gegenständen hindurchstreichen kann, ohne diese selbst zu durchdringen. Papiere, wie z. B. Acten, Documente, Werthpapiere etc. sind, wenn deren Desinficirung nothwendig erscheint, lose geordnet oder leicht zusammengelegt, in ein eigenes, zu diesem Zwecke dem Kasten beigegebenes kleines Holzgestell so einzulegen, dass die Papierflächen parallel zu den Seitenwänden des Kastens, also senkrecht auf dessen Bodenfläche zu stehen kommen, wodurch das Eindringen des Dampfes zwischen die Blätter erleichtert wird. Dieselben können allein oder auch gleichzeitig mit anderen Gegenständen desinficirt werden.

§ 4.

Papiere, werthvollere Stoffe und andere Gegenstände, welche durch Nasswerden Schaden leiden, sind stets in der Mitte des Kastens oder doch so unterzubringen, dass sie die Seitenwände und die obere Wand des Kastens nicht berühren, während die hiefür nicht empfindlichen Gegenstände, wenn solche gleichzeitig mit obigen desinficirt werden, längs der Seitenwände einzulegen und zum Zudecken der empfindlichen Gegenstände zu verwenden sind.

Hiedurch werden letztere vor der Durchfeuchtung durch das wenn auch in sehr kleiner Menge an den Blechflächen sich bildende Condensationswasser bewahrt, und kommen nach beendeter Desinfection in fast trockenem Zustande aus dem Kasten. Auch eine Beschädigung der Papiere ist auf diese Weise nicht zu befürchten.

§ 5.

Wenn grössere Pölster, Matratzen oder Teppiche desinficirt werden sollen, so ist das oberste, und wenn nöthig, auch das mittlere Holzgitter herauszunehmen, und werden sodann diese Gegenstände so in den Kasten eingeschoben, dass sie dessen Raum möglichst gleichmässig ausfüllen. Das unterste Holzgitter, unter welchem behufs gleichmässiger Vertheilung des einströmenden Dampfes ein leerer Raum bleibt, darf nicht herausgenommen werden.

§ 6.

Sobald die zu desinficirenden Gegenstände in der beschriebenen Weise am Kasten untergebracht sind, wird behufs dichter Verschliessung der seitlichen Oeffnung die Thür oder der Deckel mittelst der zu diesem Zwecke angebrachten Vorrichtungen fest an die Ränder der Oeffnung angepresst und hierauf mit der Dampfeinströmung unter einem Drucke von einer Atmosphäre begonnen. Die Temperatur des aus der Oeffnung in der oberen Wand des Kastens ausströmenden Dampfes muss sofort gemessen werden, indem das untere Ende eines in 120 bis 150 Grade Celsius eingetheilten Thermometers, wie sie in chemischen Laboratorien gebräuchlich sind, einige Centimeter tief in diese Oeffnung eingesenkt und mit der Hand oder einer Klemme in dieser Stellung so lange festgehalten wird, bis der ausströmende Dampf eine Temperatur von 100 Grad Celsius erreicht hat. Von diesem Augenblicke an gerechnet, muss das Einströmen des Dampfes in den Kasten noch durch 30 Minuten fortdauern.

§ 7.

Nach Ablauf dieser Zeit wird die Einströmung des Dampfes unterbrochen, der Kasten geöffnet, und sind die Gegenstände, nachdem sie sich soweit abgekühlt haben, dass man sie angreifen kann, ohne sich zu verbrühen, aus demselben zu entfernen und behufs Trocknung an der Luft auszubreiten oder aufzuhängen. Dabei ist strenge darauf zu achten, dass die desinficirten Gegenstände nicht mit solchen in Berührung kommen, welche noch nicht desinficirt wurden, und nicht auf Flächen ausgebreitet werden, auf welchen vorher die inficirten Gegenstände lagen. Solche Flächen sind sofort nach Entfernung der inficirten Gegenstände von denselben mit 5percentiger Carbolsäurelösung zu übergiessen. Wenn nicht alle zu desinficirenden Gegenstände auf einmal im Dampfkasten untergebracht werden können, so ist dieser Vorgang nach Bedarf zu wiederholen. Mit der letzten Partie sind auch die Ueberkleider der mit dieser Manipulation betrauten Leute in den Dampfkasten zu legen, und haben diese ihre Fussbekleidung sogleich mit 5percentiger Carbolsäurelösung abzuwaschen. Auch haben sich diese jedesmal, bevor sie die Gegenstände aus dem Dampfkasten nehmen, die Hände mit 5percentiger Carbolsäurelösung zu reinigen.

Schliesslich ist das am Boden des Kastens angesammelte Condensationswasser durch die daselbst angebrachte Oeffnung zu entleeren, und der Kasten so lange offen stehen zu lassen, bis in seinem Innern alle Bestandtheile getrocknet sind.

§ 8.

Die ganze Procedur muss von einem vollständig verlässlichen Organe geleitet und überwacht werden, welches mit allen in dieser Instruction erwähnten Manipulationen, mit dem Inhalte der Vorschrift über die Desinficirung von Personenwagen, zu deren Hinausgabe die Bahnverwaltungen vom k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 19. April 1889, Z. 33.514 ex 1888, aufgefordert wurden, sowie auch mit der vom k. k. Ministerium des Innern bekannt gegebenen „Anleitung zum Desinfectionsverfahren bei ansteckenden Krankheiten“, vollkommen vertraut ist.

Baufortschritte auf den in Bauausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen im Monate December 1889.

Post-Nr.	Bauführende Unternehmung	Baustrecke	Länge in km	Im Ganzen zu bewirkende Leistung		Leistung vom Baubeginne bis Ende des Monates November 1889		Leistung im Monate December 1889		Gesammtleistung mit Ende des Monates December 1889		Zu leistender Rest mit Beginn des Monates Jänner 1890		Baufortschrittsergebniss mit Ende d. Mts. Decbr. 1889 in Percenten			Anzahl der im Monate December 1889 durchschnittlich verwendeten Arbeiter	
				Erdarbeit	Mauerarbeit	Erdarbeit	Mauerarbeit	Erdarbeit	Mauerarbeit	Erdarbeit	Mauerarbeit	Erdarbeit	Mauerarbeit	Unterbau	Oberbau	Hochbau	per Tag	per Tag und km
				C u b i k m e t e r														
	A. **Staatsbahnen:**																	
1	K. k. Staatsverwaltung	Jasło-Rzeszów sammt Erweiterungsbauten d. Station Jasło	70·1	1,256.372	56.314	388.055	2.285	71.887	1.269	459.942	3.554	796.430	52.760	24	2	5	1493	21
2		Zweites Geleise Kritzendorf-Tulln der Linie Wien-Gmünd-Eger [1])	33·3	455.268	92.269	451.768	89.215	3.500	3.054	455.268	92.269	.	.	100	100	100	281	14
		Summe *A* . .	103·4	1,711.640	148.583	839.823	91.500	75.387	4 323	915.210	95.823	796.430	52.760	.	.	.	1774	20
	B. **Privatbahnen:**																	
3	Localbahn Eisenerz-Vordernberg	Eisenerz-Vordernberg . .	20·4	747.120	160.807	255.370	28.490	19.000	3.950	274.370	32.440	472.750	128.367	30	7	8	1716	84
4	Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	Zwittawauferbahn b. Brünn	1·1	19.397	4.822	19.397	4.822	.	.	19.397	4.822	.	.	100	100	100	12	11
5	Concessionäre Stern & Hafferl im Vereine mit Jul. R. v. Leon	Localbahn Grosspriesen-Wernstadt mit einer Abzweigung von Loschowitz nach Auscha . . .	25·0	245.000	21.000	126.500	9.800	20.500	500	147.000	10.300	98.000	10.700	60	10	45	389	16
6	Concessionäre Freiherr v. Lazarini, Alois Praschniker	Localbahn Laibach-Stein	23·3	95.000	2.000	.	.	.	50	.	50	95.000	1.950	1		.	55	2
7	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Localbahn Stauding-Wagstadt	7·7	45 000	1.900	.	.	.	.	.	.	45.000	1.900	.	.	.	14	2
8	Galizische Carl Ludwig-Bahn	Zweites Geleise Krakau-Dembica .	110·5	875.300	28.200	860.300	23.500	.	900	860.300	24.400	15.000	3.800	96	41	99	635	6
		Zweites Geleise Dembica-Przemysl	133·7	1,230.175	46.110	380.700	1.366	24.116	1.117	404.816	2.483	825.359	43.627	19	.	.	1637	12
		Summe *B* . .	321·7	3,256.992	264.839	1,642.267	67.978	63.616	6.517	1,705.883	74.495	1,551.109	190.344	.	.	.	4458	14
		Gesammtsumme . .	425·1	4,968.632	413.422	2,482.090	159.478	139.003	10.840	2,621.093	170.318	2,347.539	243.104	.	.	.	6232	15

[1]) Dem Verkehre übergeben, und zwar: die Strecke Wien-Kritzendorf (14 km) im November, die Strecke Kritzendorf-Tulln (19·3 km) im December 1889.

Abrechnungen über die von den österreichischen Eisenbahnen beanspruchten Garantievorschüsse.

Anknüpfend an unsere den obenbezeichneten Gegenstand betreffenden Mittheilungen, welche in der Nummer 5 des II. Jahrganges (1889) des „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" mit den diesbezüglichen Ergebnissen der Jahre 1885 und 1886 abgeschlossen haben, bringen wir nunmehr auf Grund der durch die Garantie-Rechnungs-Commission festgestellten Garantie-Abrechnungen pro 1887, diese Ergebnisse in den nachstehenden zwei Tabellen zur Darstellung.

Zu den Ergebnissen des Jahres 1887 wird Nachfolgendes bemerkt:

Bei zwei Eisenbahnen übertraf der wirkliche Reinertrag den garantirten, und zwar bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn um fl. 82.372·90 Silber und bei der Brünn-Rossitzer Eisenbahn um fl. 42.141·60 Silber.

Auf Grund der bezüglichen concessionsmässigen Bestimmungen wurde ersterer Ueberschuss zur theilweisen Tilgung der Zinsen der Garantieschuld und von der der Staatsverwaltung zu Gute kommenden Hälfte des letzteren Ueberschusses der Theilbetrag von fl. 3161·47 zur Tilgung der Zinsen der Garantievorschüsse und der Rest von fl. 17.909·33 (siehe Tabelle I) als Theilrückzahlung dieser Vorschüsse verwendet.

Anforderungen zur Deckung eines Betriebsdeficites über die volle Garantieleistung hinaus, sind im Jahre 1887 nicht eingetreten.

Nebst den zur Darstellung gebrachten, vom Ursprunge bis Ende 1887 reichenden Garantie- und Deficit-Vorschüssen, welche in Summe betragen fl. 24,741.547·02 in Noten und fl. 105,600.141·57 in Silber, erscheinen in der Tabelle I — wie dies auch in der vorangehenden Veröffentlichung geschehen ist — weiters die betreffenden 4percentigen Zinsen von der Vorschussschuld angeführt, wonach die Gesammtschuld sich beziffert auf fl. 36,731.213·36 in Noten und fl. 138,709.232·62 in Silber.

Werden jedoch sowohl die bei der Mittheilung der Abrechnungs-Ergebnisse der Jahre 1885 und 1886 angegebenen, in den Ziffern der Tabelle unberücksichtigt gebliebenen Posten, und zwar die Rückerstattung per fl. 173.172·29 in Silber, die Anweisungsdifferenz per 65 kr. in Silber, die Refundirung per fl. 3,376.311·83 in Silber und die ausserordentlichen Vorschüsse per fl. 1,800.000 in Noten und fl. 74.050·— in Silber, als auch die Seitens der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn erfolgte Refundirung der zu Lasten der Betriebsrechnung bis Ende 1886 bestrittenen Auslagen für Erweiterungsbauten, Fahrparkvermehrungen und sonstige Anschaffungen per fl. 995.378·90 in Silber und des ausserordentlichen Vorschusses per fl. 1,800.000·— in Noten, welche beiden Beträge gleichfalls in der Tabelle nicht enthalten sind, in Betracht gezogen, so ergibt sich die Gesammthöhe der

I. Gesammtergebnisse im Jahre 1

Benennung der Eisenbahn	Garantirter Reinertrag		Betriebs- Einnahmen	Betriebs- Ausgaben	Wirklicher Reinertrag		Betriebskosten-Abgang	für
	fl. Noten	fl. Silber	fl. Noten	fl. Noten	fl. Noten	fl. Silber	fl. Noten	fl. N
Südnorddeutsche Verbindungsb.	982.800 .	709.608 .	2,981.121 54	2,179.779 96	651.263 13	150.078 45	. .	331.53
Lembg.-Czernow.-Jassy Eisenb.								
A. Strecke Lembg.-Czernow.	. .	1,500.000 .	1.922.824 08	1,647.685 87	275.138 21	. .	. .	.
B. Strecke Czernow.-Suczawa	. .	700.000 .	454.786 91	390.272 .	64.414 91	. .	. .	.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	. .	601.118 54	1,433.264 29	749.772 85	683.491 44	. .	. .	.
Oesterr. Nordwestbahn	. .	4,326.203 96	8,017.062 26	4,510.373 44	3,506.688 82	. .	. .	.
Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	. .	1,591.400 .	1,795.825 22	1,443.652 51	352.172 71	. .	. .	.
Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (österr. Strecke)	. .	1,056.284 87	863.989 81	673.622 58	190.367 23	. .	. .	.
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Ges.								
A. Ergänzungsnetz	3,322.086 53	. .	4,315.043 82	. .	2,489.577 61	. .	. .	832.50
B. Brünn-Rossitzer Eisenb.	. .	175.000 .	438.165 03	. .	217.141 60	. .	. .	.
Ungarische Westbahn (österr. Strecke)	. .	331.008 55	478.436 54	391.985 81	86.450 73	. .	. .	.
Erzherzog Albrecht-Bahn	. .	954.136 91	966.748 38	831.574 51	135.173 87	. .	. .	.
Mährische Grenzbahn	. .	336.000 .	374.093 26	340.872 18	33.221 08	. .	. .	.
							Zusammen . . .	1,164.04

vom Staate geleisteten Vorschüsse sammt Zinsen mit fl. 36,731.213·36 in Noten und fl. 134,238.418·95 in Silber.

Ausserdem beträgt die rücksichtlich der österreichischen Strecke der Zittau-Reichenberger Bahn bis einschliesslich des Jahres 1887 angewiesene, nicht rückzahlbare Subvention Mk. 1,724.577·20 und fl. 1,272.316·82½ in Silber.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnproject Skuč-Polička-Zwittau. (Trassengenehmigung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 29. December 1889 das Ergebniss der in der Zeit vom 23. bis 26. Juli 1889 mit günstigem Erfolge durchgeführten Trassenrevision bezüglich der von dem Ingenieur Adalbert Mathausch in Wien projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Skuč der Oesterr. Nordwestbahn über Polička zum Anschlusse an die Station Zwittau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bei dieser commissionellen Amtshandlung gestellten Concessionsanträge genehmigt. Hinsichtlich der Trassenführung wurde dem Concessionswerber aufgetragen, bei Verfassung des Detailprojectes in der Strecke von km 46 bis zum Anschlusse an die Station Zwittau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in km 50/51 die Trasse im Norden der Stadt Zwittau zu führen, und die Einführung derselben am nördlichen Ende der bestehenden Staatseisenbahn-Station zu bewerkstelligen. Rücksichtlich der Stationsanlage in Zwittau hat der Concessionswerber in erster Linie die Errichtung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes mit der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anzustreben, und erst in zweiter Linie eine separate Station für die projectirte Localbahn in Aussicht zu nehmen. Die bestehenden Stationen Skuč und Zwittau werden für die Zwecke der projectirten Localbahn entsprechend zu erweitern sein. Ferner wurde der Concessionswerber aufgefordert, die von der Gemeinde Skuč gewünschte Verlegung der Station Skuč in nordöstlicher Richtung, sowie die von der Thurn-Taxis'schen Domänenverwaltung erbetene Verlegung der Trasse zwischen km 7/8 im Walde Hejsine, und die Bitte der Gemeindevertretung um Schonung der fruchtbarsten Grundstücke bei km 8/10 durch Verlegung der Trasse, bei Verfasssung des Detailprojectes thunlichst zu berücksichtigen. Mit Rücksicht auf das im Allgemeinen günstige Ergebniss dieser Trassenrevision wurde sohin der Ingenieur Mathausch wegen Feststellung der Bedingungen für die eventuelle Concessionsertheilung in das k. k. Handelsministerium für den Fall eingeladen, als derselbe in der Lage sein sollte, wegen Sicherstellung der Capitalsbeschaffung für den projectirten Bahnbau, ohne Inanspruchnahme des Staatsschatzes, bestimmte Anträge zu stellen und über deren Ausführbarkeit die entsprechenden Nachweisungen zu liefern.

[H.-M.-Z. 33.589 ex 1889.]

Project einer Eisenbahnverbindung von der Station Gross-Opatowitz der Mähr. Westbahn über Johnsdorf nach Brüsau zum Anschlusse an die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Vorconcessions-Ansuchen.) Die Zweigniederlassung Briesen der Firma Gessner, Pohl & Comp. in Müglitz (Mähren), hat bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Station Gross-Opatowitz der Mährischen Westbahn (Prossnitz - Triebitz) über Slatin, Briesen, Johnsdorf und Kauden zur Station Brüsau-Brünnlitz der Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft angesucht. Die Länge der projectirten Eisenbahnverbindung soll 21 km betragen.

lbercours pro 1887 = 100, durchschnittlicher Francscours pro 1887 = 49·65)

	Garantie-Zuschuss				4percentige Zinsen für die Garantie- und Betriebsdeficit-Schuld		Gesammt-Schuld (Garantie- und Zinsenschuld)	
1887	für die Vorjahre bis Ende 1886		vom Beginne des Anspruches bis Ende 1887					
. Silber	fl. Noten	fl. Silber	fl. Noten	fl. Silber	fl. Noten	fl. Silber	fl. Noten	fl. Silber
·9.529 55	10,671.627 75	6,352.515 27	11,003.164 62	6,912.044 82	7,085.770 43	2,132.052 47	18,088.935 05	9,044.097 29
·4.861 79	164.062 50	16,456.274 99	164.062 50	17,681.136 78	131.250 .	6,611.460 92	295.312 50	24,292.597 70
·5.585 09	. .	10,243.979 83	. .	10,879.564 92	. .	3,858.417 76	. .	14,737.982 68
. .	. .	2,465.549 33	. .	2,465.549 33	. .	327.255 49	. .	2,792.804 82
9.515 14	. .	18,320.863 68	. .	19,140.378 82	. .	6,839.369 90	. .	25,979.748 72
9.227 29	. .	11,994.809 12	. .	13,234.036 41	. .	3,475.369 80	. .	16,709.406 21
5.917 64	1,414.527 54	13,646.808 93	1,414.527 54	14,512.726 57	1,231.465 73	4,283.334 75	2,645.993 27	18,796.061 32
. .	10,484.483 26	. .	11,316.992 18	. .	3,303.172 83	. .	14,620.165 01	. .
7.909 33	*] . .	76.486 05	. .	58.576 72	. .	3.161 47	. .	61.738 19
4.557 82	243.965 91	4,210.914 81	243.965 91	4,455.472 63	69.695 29	1,329.466 81	313.661 20	5,784.939 44
8.963 04	419.382 80	11,140.203 91	419.382 80	11,959.166 95	107.926 68	3,105.354 02	527.309 48	15,064.520 97
·2.778 92	179.451 47	3,998.708 70	179.451 47	4,301.487 62	60.385 38	1,143.847 66	239.836 85	5,445.335 28
3.026 95	23,577.501 23	98,907.114 62	24,741.547 02	105,600.141 57	11,989.666 34	33,109.091 05	36,731.213 36	138,709.232 62

ıekzahlung

Benennung der Eisenbahn	II. Kilometrische Ergebnisse pro 1887											
	Betriebslänge	Garantirter Reinertrag		Betriebs- Einnahmen	Betriebs- Ausgaben	Betriebs- Coëfficient	Wirklicher Reinertrag		Betriebskosten-Abgang	Garantie-Zuschuss		Gesammt-Zuschuss in Procenten des garantirten Reinertrages
	km	fl. Noten	fl. Silber	fl. Noten	fl. Noten	pCt.	fl. Noten	fl. Silber	fl. Noten	fl. Noten	fl. Silber	
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	278	3.535	2.553	10.723	7.841	73·12	2.342	540	.	1.193	2.013	52·65
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenb.												
A. Strecke Lemberg-Czernowitz	266	.	5.639	7.228	6.194	85·69	1.034	.	.	.	4.605	81·66
B. Strecke Czernowitz-Suczawa	91	.	7.692	4.997	4.289	85·83	708	.	.	.	6.984	90·79
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	63	.	9.541	22.750	11.901	52·31	10.849	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	623	.	6.944	12.868	7.239	56·30	5.629	.	.	.	1.315	18·94
Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	241	.	6.603	7.451	5.990	88·39	1.461	.	.	.	5.142	77·87
Erste ungar.-galizische Eisenbahn (österr. Strecke)	146	.	7.235	5.917	4.613	77·97	1.304	.	.	.	5.931	81·98
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.												
A. Ergänzungsnetz	207	16.048	.	20.845	.	.	12.027	.	.	4.021	.	25·01
B. Brünn-Rossitzer Eisenbahn	30	.	5.833	14.605	.	.	7.238	.	.	.	.	.
Ungarische Westbahn (österr. Strecke)	68	.	4.868	7.036	5.764	81·90	1.272	.	.	.	3.596	73·90
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	.	5.271	5.341	4.594	86·—	747	.	.	.	4.524	85·80
Mährische Grenzbahn	90	.	3.733	4.156	3.787	93·52	369	.	.	.	3.364	90·11

Project einer Fortsetzung der Mühlkreisbahn von Urfahr nach Steyeregg und von St. Georgen a. d. Gusen nach Mauthausen. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Ingenieur Hans Berger in Linz hat bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die als Fortsetzung der Mühlkreisbahn intendirten Eisenbahnlinien, von der Station Urfahr der Mühlkreisbahn zur Station Steyeregg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und von der Station St. Georgen a. d. Gusen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Station Mauthausen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf die Dauer von sechs Monaten angesucht.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Herstellung einer Schleppbahn von km 53·707 der Linie Bodenbach-Komotau der Dux-Bodenbacher Bahn zu den Plutoschächten der Dresdener Creditanstalt: politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung einer Schleppbahn von km 53·707 der Linie Bodenbach-Komotau der Dux-Bodenbacher Bahn zu den Plutoschächten der Dresdener Creditanstalt für den 23. Jänner anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann Matschego in Brüx. [G.-I.-Z. 235.]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Aenderung der Ausweichgeleise in den Haltestellen Promenadeweg, Speising, Mauer und Thiergarten der Localbahn Wien-Hietzing: politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. für die Aenderung der Ausweichgeleise in den Haltestellen Promenadeweg, Speising, Mauer und Thiergarten der Localbahn Wien-Hietzing für den 25. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Friedrich v. Stellwag betraut. [G.-I.-Z. 336.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende December 1889.*) Ende November 1889 wurden 394·1 km im Baue begriffener Eisenbahnen ausgewiesen, wovon 103·4 km auf Staatsbahnen und 290·7 km auf Privatbahnen entfielen. Im Laufe des Monates December 1889 wurde das zweite Geleise der Strecke Wien-Tulln der Staatsbahnlinie Wien-Gmünd (33·3 km) dem Verkehre übergeben; dagegen wuchsen als neue Baulinien zu: die 23·3 km lange Localbahn Laibach-Stein (concessionirt an Freiherrn von Lazarini und Alois Praschniker) und die 7·7 km lange Localbahn Stauding-Wagstadt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am Schlusse des Monates December 1889 stellt sich die Zahl der Baukilometer bei den Staatsbahnen auf 70·1 km, bei den Privatbahnen auf 321·7 km, zusammen also auf 391·8 km fest. Als vollendet konnte bezeichnet werden die Zwittawa Uferbahn der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, als nahezu vollendet das zweite Geleise in der Strecke Krakau-Dembica der Galizischen Carl Ludwig-Bahn; einen nennenswerthen Fortschritt nahm die Ausführung der Localbahn Gross-Priesen—Auscha. — Die Zahl der beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter betrug 6232 Mann (d. i. um 7165 weniger als im Vormonate).

Oesterr. Nordwestbahn. (Sicherung der Wechsel in der Station Korneuburg.) In der Station Korneuburg der Oesterr. Nordwestbahn werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Stellwerke zur Bedienung der Wechsel 1, 2, 3, 4, 9, 10 und 11, sowie ein Häuschen zur Unterbringung des Central-weichen-Stellapparates hergestellt.
[8. Jänner, Z. 41.035 ex 1889.]

— (Pferdestall am Wiener Frachtenbahnhofe.) Am Frachtenbahnhofe der Station Wien wird im Hofraume der Cantine ein Pferdestall hergestellt.
[3. Jänner, Z. 54.920 ex 1889.]

---

*) Vergl. das Baufortschritts-Tableau im heutigen Blatte, pag. 177.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für das Waaghaus der Locomotiv-Brückenwaage der Central-Werkstättenanlage in der Station Linz, Linie Wien-Salzburg;
2. a) für das Brennstoffdepot in der Station Hilm-Kematen;
   b) für das Nebengebäude bei Wächterhaus Nr. 6 der Linie Unterdrauburg-Wolfsberg;
   c) für eine heizbare Signalhütte in der Station Mautern;
3. für je einen Brennmaterialschuppen in den Stationen Breitenaich und Efferding der Linie Wels-Aschach;
4. für das Industriegeleise des Franz Endres in Leoben;
5. für die durch Adaptirungsarbeiten im Aufnahmsgebäude Tarvis neugeschaffenen Localitäten;
6. für die erweiterte Geleiseanlage in der Station Eichwald der Linie Prag-Moldau.

— (Fahrplanänderung in der Strecke Zwardon-Saybusch.) Um den aus Interessentenkreisen laut gewordenen Wünschen nachzukommen, hat die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen den Beschluss gefasst, ab 15. Jänner die Züge Nr. 53 und 54 unter Auflassung der Züge Nr. 25 und 26 in der Strecke Zwardon-Saybusch wieder in Verkehr zu setzen. [14. Jänner, Z. 43.477 ex 1889.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Zwittawa-Uferbahn: Betriebsbewilligung.) Der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ist auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. December 1889 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung die Betriebsbewilligung für die Zwittawa-Uferbahn ab 1. Jänner ertheilt worden. [9. Jänner, Z. 53.050.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Berichterstattung des kgl. ungar. Handelsministers über Eisenbahn-Angelegenheiten etc.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem ungarischen Abgeordnetenhause in seiner am 11. Jänner abgehaltenen Sitzung Bericht über folgende Eisenbahn-Angelegenheiten erstattet: über die Abwicklung der für die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, die Ungarische Nordostbahn und die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn aufgenommenen Investitionsanhleihen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 und 86 ex 1889) und den Auftheilungsmodus unter die genannten Bahnen, welche Vorlage vom Hause dem Finanzausschusse überwiesen wird; ferners die Berichte über die Concessionirung der Localbahn Kaschau-Torna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8), die Localbahn Somogy-Szobb—Barcs (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1889) und die Békéser Comitatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1889), welche Vorlagen vom Hause dem Communications-Ausschusse überwiesen wurden. Schliesslich berichtete der Minister über die im November 1889 mit der Regierung des Deutschen Reiches abgeschlossene Convention, betreffend die gegenseitige Unterstützung nothleidender Seeleute, welcher Bericht vom Hause dem volkswirthschaftlichen Ausschusse zugewiesen wurde.

— (Eisenbahn-Vorlagen.) In der am 11. Jänner abgehaltenen Sitzung des ungar. Abgeordnetenhauses gelangten folgende Berichte des Handelsministers zur Vorlage: über die Verbindung der Localbahn Budapest-Soroksár-Harasztie mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 und 59 ex 1889), über die Localbahn Csáktornya- Zala-Szent-Iván—Ükk (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1889), über die Poprádthalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70 ex 1889), schliesslich über die Localbahn Debreczen—Füzes-Abony und deren Flügelbahn Óhát-Polgár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1889). Diese Vorlagen wurden vom Hause ohne Debatte zur Kenntniss genommen. Bei der hierauf erfolgten Verhandlung über den Gesetzentwurf, betreffend die Concessionirung der Marchthalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16, 122, 125, 126 und 132 ex 1899), erörtert der Referent des Communication-Ausschusses, Ignaz Darányi, die Bedeutung dieser Linie sowohl für den österreichisch-ungarischen Handelsverkehr, als auch die Vortheile, welche dem Presssurger und Neutraer Comitate durch Schaffung eines Anschlusses an das Hauptnetz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und einer zweiten Verbindung mit Budapest erwachsen werden, worauf das Haus die Vorlage ohne Debatte annahm. Schliesslich folgte der Bericht des Finanzausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Inarticulirung des mit der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46, 50, 59 und 81 ex 1889) zur Verhandlung und wurde dieser über Antrag des Referenten gleichfalls ohne Debatte zur Kenntniss genommen.

Eisenbahn-Projecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten zum Baue nachfolgender Localbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 3. Jänner 1890, Z. 59.594 ex 1889, dem Ingenieur Stefan Popper für eine von einem geeigneten Punkte der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagyvárad (Grosswardein)-Ér-Mihályfalva der Mátraer Localbahnen abzweigende über Puszta Kügy, Hegyköz-Kovácsi, Jáko-Hódos, Szalárd, Farnos, Csohaj, Csanálos, Sárszeg, Alsó-Derna bis zur Gemarkung von Felsö-Derna führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 3. Jänner 1890, Z. 60.507 ex 1889, dem Reichstags-Abgeordneten Emerich Szalay und dem Ludwig Krausz für eine von der Station Kaposvár der Linie Budapest-Dombovár-Zákány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese in der gemeinschaftlichen Station Barcs der Linie Wiener-Neustadt—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft und der Linie Barcs-Fünfkirchen-Mohács der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 3. Jänner 1890, Z. 60.982 ex 1889, den Firmen Louisen-Dampfmühl-Actiengesellschaft, Erste Budapester Dampfmühl-Actiengesellschaft, Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft, S. F. Goldberger & Söhne und A. Holtzspach & Söhne für eine von der Endstation Filatori-Damm der Localbahn Budapest—Szent-Endre, eventuell von einem geeigneten Punkt des diese mit dem Ofener Betriebsnetze der Budapester Strassenbahn in deren Endstation Altofener Hauptplatz verbindenden Geleises abzweigende normalspurige Localbahn, welche
   a) einerseits längs dem Donauufer mit Berührung des Kaiserbades und des Lukasbades bis zur Margarethenbrücke und über diese auf das linke Donauufer zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Budapester Ringbahnen,
   b) andererseits über den Pálffyplatz, mit Berührung der Királhegy-utcza, eventuell der Török-utcza, weiterhin der grossen Landstrasse und der Vérmezö-utcza zum Anschlusse an den Ofener Bahnhof der Südbahn-Gesellschaft, ferners von dort aus durch die Alkotás-utcza und das sogenannte Német völgy (Deutsche Thal) zum Anschlusse an die Station Budapest-Kelenföld der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 und 143 ex 1889) auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit dem Erlasse vom 3. Jänner 1890, Z. 61.328 ex 1889, dem Budapester Ingenieur Johann Horszky für eine vom Theissufer näch Tisza-Lök (Szabolcser Comitat) ausgehende, längs diesem über Tisza-Dob führende und in der Endstation Büd-Szent-Mihály der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen einmündende, ferners von dort bis Polgár fortzusetzende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 3. Jänner 1890, Z. 63.483 ex 1889, dem Andreas Borostyani und Consorten, als Projectanten der Localbahn Temesvár—Buzias—Radna-Lippa (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18, Vorconcession Post 1, und Nr. 151 ex 1889), für eine, nach Ueberbrückung der Station Temesvár-Joszefváros der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, eventuell Umgehung dieser Station, den Anschluss der projectirten Linie Temesvár-Buziás an die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Arad-Temesvárer Bahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68, 102 und 118 ex 1889) vermittelnde, ca. 5 km lange normalspurige Verbindungsbahn und deren Anschluss an den Begacanal, auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vergebung des Umbaues der Station Bród im Submissionswege.) Der mit fl. 259.402·58 präliminirte Umbau, respective die Erweiterung der Endstation Bród der Linie Agram-Bród (Agram—Sziszék—Sunja—Uj-Gradiska—Bród) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1889) wurde vom kgl. ungar. Handelsminister dem Budapester Ingenieur und Bauunternehmer Heinrich Fischer zugesprochen, dessen mit fl. 177.672·69 gestelltes Offert nicht nur das wohlfeilste war, sondern auch als das beste anerkannt wurde.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Projectirte Schaffung von Bahnverbindungen mit Fabriksetablissements.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Bahnen hat in ihrer am 9. Jänner unter Vorsitz des Obergespans Josef Jonovics abgehaltenen Verwaltungsraths-Sitzung über Antrag des gesellschaftlichen General-Directors den Beschluss gefasst, die entlang ihrer Linien in Errichtung begriffenen Industrie-Etablissements und Fabriken, sowie Brennereien, die in Csermö gegründete grosse Mastanstalt und die im Körösthale im Bau begriffene Möbelfabrik, sowie die dortigen Cementwerke mit ihren Linien durch Schleppbahnen in Verbindung zu bringen.

— (Schotterlieferung für das Csanáder Comitat.) Das Municipium des Csanáder Comitates hat mit der Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Bahnen einen fünfjährigen Contract auf die Lieferung des Strassenschotters für die öffentlichen Verkehrsstrassen des Comitates abgeschlossen. Diesem zufolge liefert die Eisenbahn-Gesellschaft den Schotter loco bestimmter Stationen nach Massgabe des Bedarfes sowohl als der Qualität zu Einheitspreisen, welche je nach der Entfernung per Cubikmeter für Schlögelschotter von fl. 3·60—4·30, für Flussschotter von fl. 2—3·90, variiren.

Schiffahrt.

„Adria", ungarische Seeschiffahrts-Gesellschaft. (Betriebsbericht für das Jahr 1889.) Dem Betriebsberichte der „Adria", ungarische Seeschiffahrts-Gesellschaft, über die Thätigkeit im Jahre 1889 zufolge, wurden im Laufe des Berichtsjahres insgesammt 314 Fahrten unternommen, und zwar 198 Export- und 116 Importfahrten. Der Export betrug 177.000 Tonnen und 20.700 m³. Exportirt wurden nach Spanien 2198 t und 375 m³; nach Portugal 3281 t; nach Frankreich 23.057 t und 14.777 m³; nach Belgien 2629 t; nach Italien 755 t und 1793 m³; nach Holland 1231 t; nach Grossbritannien 112.007 t und 2897 m³; nach Nordamerika 9738 t; nach Brasilien 16.061 t; nach diversen Staaten 15.060 t. Der Mehlexport betrug nach Frankreich 11.732 t (+ 3247 gegenüber 1888); nach England 68.743 t (+ 4392 gegenüber 1888); nach Brasilien 12.112 (+ 8475 gegenüber 1888). Der Zwischenhafenverkehr betrug 76.343 t gegen 66.062 im Jahre 1888. Den gesellschaftlichen Schiffspark betreffend, ist hervorzuheben, dass die Schiffsmaschine eines für transatlantische Fahrten bestimmten Dampfers auf das sich besonders bewährende Triple-Expansions-System umgestaltet wurde. Wie ferners aus Budapest berichtet wird, ist pro 1889 nach reichlicher Abschreibung die Ausbezahlung einer 6percentigen Dividende in Aussicht genommen.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Errichtung von Post-Dampferlinien.) Aus Washington vom 6. Jänner wird gemeldet, dass im Senate der Vereinigten Staaten ein Gesetzentwurf eingebracht wurde, womit die Postbehörde zum Abschlusse eines Contractes behufs Beförderung der amerikanischen Post nach allen fremden Plätzen auf Dampfern, welche in Amerika aus Eisen oder Stahl gebaut sind und amerikanischen Rhedern gehören, ermächtigt wird. Bekanntlich hatte bisher Amerika keine nationalen Post-Dampferlinien nach Europa.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Kilometerzeiger Nr. 45 a (Schleswig-Holsteinische Marschbahn) neu, zu den Kilometerzeigern Nr. 31 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona) und 75 (Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) je der II., zu Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) der III., zu Nr. 40 (kgl. Eisenbahn-Direction — linksrheinische — zu Köln) der X. und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der VIII. Nachtrag herausgegeben worden. Durch den Kilometerzeiger Nr. 45 a und den II. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 75 wird der im August 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 45 a, bezw. der im Juni 1889 ausgegebene Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 75 aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 29 (Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn-Gesellschaft), Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen), Nr. 95 (Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahnen) neu, zum Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 66 (k. k. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn) den II. und zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen der XV. Nachtrag herausgegeben. Durch die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 29, 88 und 95 werden die im October 1885, bezw. im November 1887 und im Jänner 1886 ausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Internationale Unfallversicherungs-Actien-Gesellschaft. (Bewilligung zur Errichtung.) Das k. k. Ministerium des Innern hat den Herren Dr. Hermann Grünbaum und Robert Thiele in Wien die Bewilligung zur Errichtung einer Actien-Gesellschaft unter der Firma „Internationale Unfallversicherungs-Actien-Gesellschaft" mit dem Sitze in Wien ertheilt. Der Zweck der Gesellschaft ist nach § 2 der Statuten die Uebernahme von Versicherungen gegen Unfälle aller Art unter den von der Staatsverwaltung speciell zu genehmigenden, bezw. festzusetzenden Modalitäten, und zwar:

a) durch einzelne Unfallversicherungen;
b) durch Seereiseversicherungen;
c) durch Collectivversicherungen;
d) durch Haftpflichtversicherungen. [H.-M.-Z. 1252.]

Verlosungen.

Am 31. December 1889:

Budapest-Lajosmizer Vicinalbahn. Prioritäts-Actien. (Rückzahlung ab 1. Jul.).

Am 2. Jänner 1890:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883 (Rückzahlung ab 2. Juli).

Swolenoves-Smečnaer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Februar:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Prioritäten I.—III. Em. (verlost am 1. August 1889).

Ungarische Staatseisenbahn-Anleihe. 4½ pCt. (verlost am 2. November 1889).

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Anleihe. 5 pCt. vom Jahre 1845 und 1849 (verlost am 2. Jänner).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1 Februar:

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2·36¼ ö. W., für je fl. 500 Capital fl. 12·81¼ ö. W., für je fl. 1000 Capital fl. 23·62½ ö. W.

Ungarische Staatseisenbahn-Anleihe. 4½ pCt. vom Jahre 1889 in Gold, für je fl. 100 Capital Francs 5·62·5.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. fl. 7·50 Silber.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäts-Obligationen. Em. 1886 fl. 7·50 Silber.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des III. Stückes.) Das am 17. Jänner herausgegebene III. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 899: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 7. Jänner 1890, Z. 16.586 ex 1889, betreffend Massnahmen gegen die Verschleppung der Maul- und Klauenseuche durch Schweinetransporte.

Nr. 900: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 8. Jänner 1890, Z. 210, betreffend Massnahme gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 901: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 8. Jänner 1890, Z. 77, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Eisenbahnstation Neu-Itzkany.

Nr. 902: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. Jänner 1890, Z. 1761, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 903: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. Jänner 1890, Z. 2082, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 904: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. Jänner 1890, Z. 505, betreffend die Gestattung der Ausladung ungarischer Schweine in der Eisenbahnstation Langenlois.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für gedörrte Pflaumen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1890 gelangt der II. Nachtrag zu dem ab 20. September 1888 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von gedörrten Pflaumen im obgenannten Verkehre zur Einführung.

Derselbe enthält Berichttigungen des Haupttarifes und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Crailsheim, Hasenberg, Ulm, Mainz (Hafen), Altmünsterol (Station und Grenze), Avricourt (Station und Grenze), Mühlhausen, Mühlhausen-Nord, Strassburg C.-B. und Metzgerthor, Königshofen und Schiltigheim.

Die Frachtsätze für Crailsheim und Ulm, enthalten im Tarife vom 20. September 1888 für Pflaumentransporte im combinirten Bahn- und Schiffsverkehre von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bayern, treten hiedurch gleichzeitig, d. i. am Februar 1890, ausser Kraft.

Exemplare des Nachtrages II sind im Wege der gefertigten General-Direction (Auskunftsbureau Wien, I., Johannesgasse 29) zu beziehen.

Wien, am 20. Jänner 1890. [62]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Erhöhung der Frachtsätze für den Braunkohlenverkehr nach Prag etc.

Ab 1. April 1890 werden die via Obernitz für Braunkohlen-Sendungen von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn) nach Prag und den vor und weiter gelegenen Stationen seither bestehenden ermässigten Frachtsätze (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums Nr. 75 ex 1888, sub Post 1970 und Nr. 126 ex 1889, sub Post 2400) um 2 kr. pro 100 kg erhöht.

Wien, am 18. Jänner 1890. [63]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages VI zum Personentarife.

Zu den vom 20. Mai 1884 giltigen allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport tritt am 1. Februar 1890 Nachtrag VI mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Ermässigte Fahrgebühren im gegenseitigen Verkehre zwischen den Stationen der österreichischen Strecke einerseits und den Stationen der ungarischen Strecke andererseits;
2. Gebührenberechnungs-Tabellen für die Stationen Kassa (Kaschau) um Ruttka;
3. Einstellung der Ausgabe von Jahres-Abonnementskarten auf der ungarischen Strecke;
4. Namensänderung der Haltestelle Lubotin.

Exemplare dieses Nachtrages, durch welchen die Nachträge IV und V ausser Kraft gesetzt werden, sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest, V., Maria-Valeriegasse 11) zu beziehen.

Budapest, am 16. Jänner 1890. [64]

Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Frachtsatzes für Schwefelkiestransporte.

Im obigem Verbande gelangt für Schwefelkiestransporte von Margitfalu nach Lundenburg statt des im Anhang zu Theil II, Heft V des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes auf Seite 95 enthaltenen Satzes der ermässigte Frachtsatz von 64·8 kr. pro 100 kg bis auf Widerruf, resp. bis zur demnächstigen tarifmässigen Durchführung, im Kartirungswege zur Einführung.

Budapest, am 17. Jänner 1890. [65]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung für Strohsendungen.

Ausser den im Verordgs.-Bl. Nr. 2 vom 4. Jänner 1890, Seite 45, für Strohsendungen publicirten Frachtsätzen tritt noch für die Relation Kaschau—Alt-Carbe der ermässigte Frachtsatz von 2·13 Mk. pro 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, resp. bis zur demnächstigen tarifmässigen Durchführung im Kartirungswege, in Kraft.

Budapest, am 17. Jänner 1890. [66]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Russisch-Schweizerisch-Französischer Güterverkehr.

Einfuhrsverbot von lebenden Pflanzen aller Art nach Russland.

Gleichwie in allen übrigen russischen Verbandsverkehren via Brody und Podwołoczyska, ist auch im obrubricirten Verbande die Einfuhr von lebenden Pflanzen aller Art nach Russland unbedingt verboten.

Wien, am 16. Jänner 1890. [67]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Holzverkehr.

Die im Anhange zu dem ab 1. März 1888 giltigen Tarife, Theil II, Heft 5, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 15. Juni 1888 enthaltenen Frachtsätze der Serie II des Ausnahmetarifes 12 für Nutzholz und Eisenbahnschwellen gelten nunmehr auch ab den Stationen der Ungarischen Nordostbahn für alle sub II/b angeführten Holzgattungen.

Wien, am 17. Jänner 1890. [68]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr via Bodenbach.

Neuer Tarif.

Am 1. Februar 1890 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen norddeutschen Stationen einerseits und österr.-ungarischen und rumänischen Stationen andererseits über Bodenbach in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen norddeutschen Stationen und österr.-ungarischen Stationen über Bodenbach vom 1. August 1888 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Wien, am 21. Jänner 1890. [69]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Neuer Tarif.

Mit 15. Februar 1890 tritt ein neuer Tarif für den Kohlenverkehr von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und von den Stationen Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz der k. k. Staatsbahnen nach einzelnen Stationen der Südbahn etc. via Aussig-Wien in Kraft, durch welchen der gleiche Tarif vom 1. März 1886 aufgehoben wird.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind durch die gefertigte Direction zu bekommen.

Teplitz, am 18. Jänner 1890. [70]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der im Nachtrag I zum Theil II des ab 15. Juni 1889 giltigen Tarifes für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen auf Seite 7 enthaltene Frachtsatz für Baden-Komotau von 187·3 kr. soll richtig „178·3" kr. heissen.

Wien, am 21. Jänner 1890. [71]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Naturalsendungen an Militär-Verpflegsmagazine. (Einstellung der Vidirung der Frachtbriefe.) Laut Beschluss der gemeinsamen Directoren-Conferenz vom 10. October 1889 erscheint es von nun an nicht mehr nöthig, dass die vom Lieferanten an ein Militär-Verpflegsmagazin adressirten Frachtbriefe noch vor der Aufgabe der Sendung mit dem Visum eines Militär-Verpflegsmagazins versehen ist, es genügt nunmehr, dass auf dem Frachtbriefe der thatsächliche Uebergang der Naturaliensendung in das Eigenthum der Militärverwaltung vom übernehmenden Militär-Verpflegsmagazine unter Beisetzung des Datums, der Unterschriften der Verwaltungs-Commission und des Siegels oder der Amtsstampiglie, bestätigt wird. Die entsprechende Berichtigung wird in den nächsten Nachtrag zum Uebereinkommen und zu den Gebührentarifen für Militärtransporte aufgenommen werden. [17. Jänner 1890, H.-M.-Z. 608.]

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. (Frachtsätze für Braunschweig [Haupt- und Ostbahnhof].) Vom 1. Februar 1890 bis auf Weiteres finden im Ungarisch-Oesterreichisch-Deutschen Holz- und Borkeverkehr die für Braunschweig (Directions-Bezirk Magdeburg) für sämmtliche Ausnahmetarife bestehenden directen Frachtsätze auf Braunschweig (Hauptbahnhof) und Braunschweig (Ostbahnhof), Directions-Bezirk Magdeburg, Anwendung.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag I.) Am 1. Februar 1890 tritt der Nachtrag I zum Tarife in Kraft, durch welchen die Station Liebenstein-Schweina in den directen Verkehr einbezogen, die Station Wels in den Kleie-Ausnahmetarif aufgenommen und der Ausnahmetarif I für Güter aller Art neu herausgegeben wird. Ausserdem enthält der Nachtrag noch einige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, sowie die Bestimmung, dass die Station Immelborn mit dem 1. März 1890 aus dem Wolle-Ausnahmetarife ausscheidet.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Aufrechterhaltung von Frachtsätzen.) Für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg nach Station Lissa der Oesterreichischen Nordwestbahn bleiben die unterm 11. Juni 1889 veröffentlichten ermässigten Frachtsätze (von Wenzeslausgrube 46·4 kr., von Rubengrube 45·3 kr., von Neurode 45 kr. und von Möhlten 44·9 kr. für 100 kg) widerruflich bis Ende December in Kraft.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 1. (Ausnahmesätze für Kaolin etc.) Mit sofortiger Giltigkeit treten für die Beförderung von Kaolin, Porzellanerde, Pfeifenerde, Chinaklay und gewöhnliche Thonerde, lose oder in Säcken, in Mengen von mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Gross-Opatowitz (Mähr. Westb.) nach O. S. Hüttenstationen directe Ausnahmesätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betreffenden Bahnverwaltungen Auskunft.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 6 a.) Am 1. Februar 1890 treten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a für den Verkehr zwischen Časlau, Goltsch-Jenikau und Sedletz-Kuttenberg einerseits und Dresden, Grossenhain, Königstein, Pirna und Schandau andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
354	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Zucker, welcher nach Classe II tarifirt	Prag Ö.N.W.B.	Wien Nordwestbahnhof, Korneuburg und Jedlesee	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten und durch eigene Arbeiter in der jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen; Tarif für den Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1890	Verschieden	kr. 87·5	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Lieben Ö.N.W.B.						87·5				
				Vysočan Ö.N.W.B.	Wien Ö.N.W.B., Wien K.F.N.B., Wien St.E.G., Korneuburg und Jedlesee					87·5				
				Jungbunzlau						88·3				
				Vysočan B.N.B.	Wien K.F.J.B.					87·5				
				Jungbunzlau B.N.B.						88·3				
				Čakowic B.N.B.	Wien Ö.N.W.B., Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien K.F.J.B., Korneuburg und Jedlesee					97·4				
				Böhm.-Leipa B.N.B.						116·0				
				Münchengrätz B.N.B.						100·0				
				Svijan-Podol B.N.B.						103·6				
				Čakowic B.N.B.	Marchegg loco und transit					107·9				
				Böhm.-Leipa B.N.B.						122·5				
				Münchengrätz B.N.B.						106·5				
				Svijan-Podol B.N.B.						110·1				
				Dobřenitz-Sirowatka Ö.N.W.B.						102·7				
				Jungbunzlau Ö.N.W.B. und B.N.B.						94·8				
355	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile und Eisen der Posit. 128 und 129 des Tarifes, Theil I	Königgrätz	Wien St.E.G.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindest jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Oesterr. Eisenbahn-Verband	102·0 kr. ö. W.	77·0 kr. ö. W.	25·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
						Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindest jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen			113·0 kr. ö. W.	86·0 kr. ö. W.	27·0 kr. ö. W.			
356	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlags-Verkehr.** Der auf Seite 91 des Tarifes Oesterreich—Laube vom 1. März 1888 im Ausnahmetarif Nr. 3 für Zucker aller Art rücksichtlich Aussig und Schönpriesen—Laube enthaltene Frachtsatz findet bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890 auch auf in den Bahnhöfen Tetschen und Bodenbach eingelagerte Rohzuckersendungen Anwendung, welche während dieser Zeit per Bahn zur Expedition gelangen											
357	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Ungar. Nordostbahn	Schwefelkiesabbrände	M.-Sziget	Dombrau	Frachtzahlung nach der Wagentragfähigkeit. Sendungen müssen in leer retourgehenden Wagen verladen werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1890	Theil II, Heft V des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. März 1888	kr. 112·1	kr. 85·5	kr. 26·6	Im Kartirungswege		Bei in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
					Oderberg				113·3	87·2	26·1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
358	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oele, mineralische, laut Ausnahmetarif Nr. IV des Süd-Nordwestungar. Eisenbahnverbandes vom 25. August 1887	a) Triest S.B. b) Fiume	Frankstadt	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist ausgeschlossen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	207·5	a) 157·1 b) 162·8	50·4 44·7	Im Kartirungswege		
					Friedek-Mistek				215·5	a) 159·4 b) 165·3	56·1 50·2			
					Friedland				212·0	a) 157·1 b) 162·8	54·9 49·2			
					Teschen				223·8	a) 164·9 b) 171·4	58·9 52·4			
					Wall.-Meseritsch				199·2	a) 157·1 b) 162·8	42·1 36·4			
									kr. Noten inclusive Mgb. und exclusive der tarifmässigen Ueberfuhrsgebühr in Graz					
359	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Getreide	Graz	Gr.-Florian	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Parteien müssen auf die Achsverfrachtung zwischen den Stationen Deutsch-Landsberg und Gross-Florian einerseits und den Südbahnstationen Lebring und Leibnitz anderseits, sowie vice versa, mittelst Revers gänzlich verzichten. Diese Begünstigung findet jedoch nur auf Graz transitirende Sendungen Anwendung; Transporte, die in Graz zur Aufgabe gelangen, sind von derselben ausgeschlossen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	23·7	22·8	0·9	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Deutsch-Landsberg				27·9	22·8	5·1			
360	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Holzpapierstoff, auch in Form von Pappendeckel (excl. Holzstoffpappe, geleimt)	Thörl-Maglern	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen oder ist hiefür eine Manipulationsgebühr von 3 fl. pro Wagen zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interne Tarife	59·5 kr.	50·8 kr.	8·7 kr.	Im Kartirungswege		
361	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre, unverpackt oder in Stroh verpackt, bezw. verschnürt, bei Aufgabe als Frachtgut	Elbogen-Neusattel	Troppau (K.F.N.B. und M.S.C.B.)	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Unterlassung jeder Routenvorschreibung auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Gegenwärtig giltige Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 134·2		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1890	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtbegünstigung
					Oderberg					131·0				
					Teschen					120·0				
			Glasballons, leere (ungebraucht), bei Aufgabe als Frachtgut		Hruschau	Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unterlassung jeder Routenvorschreibung auf den Frachtbriefen				226·9				
					Petrowitz					233·8				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
362	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterreichischen Nordwestbahn	Eisenbahnfahrzeuge, Tender u. Schneepflüge	Prag St.E.G.	Hohenstadt (oder vice versa)	Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahnfahrzeugen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif		20 Mark pro Achse		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und Organe derselben in den bezüglichen Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger angeführt erscheinen
			Locomotive	Prag St.E.G.	Hohenstadt				kr. 70·4	kr. 48·4	kr. 22·4			
				Prag St.E.G. und Oe.N.W.B.	Olmütz St.E.G. (oder vice versa)				77·4	52·0	25·4			
			Inventar-Gegenstände und Betriebsmaterialien der Classen I und II	Prag St.E.G.	Hohenstadt				Verschieden	77·4				
				Prag St.E.G. und Oe.N.W.B.	Olmütz St.E.G. (oder vice versa)					86·0				
			Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungen und Betriebsmaterialien (als Wagenladungsgüter)	Prag St.E.G.	Hohenstadt	Bei Aufgabe von 5000 kg pro Sendung				57·6				
				Prag St.E.G. und Oe.N.W.B.	Olmütz St.E.G. (oder vice versa)					69·0				
				Prag St.E.G.	Hohenstadt	Bei Aufgabe von 10000 kg pro Sendung				48·4				
				Prag St.E.G. und Oe.N.W.B.	Olmütz St.E.G. (oder vice versa)					52·0				
363	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Satzkisten u. leere Kisten, sowie Kisten mit Kistentheilen gefüllt	Turán	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von, resp Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	45·3 kr.		Im Kartirungswege		Routenvorschriften sind unzulässig
364	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rübe, Rübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Presslinge, Futterrübe und Saturationsschlamm	Mödritz	Obrowitz (oder vice versa)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	9·8 kr.	6·6 kr.	3·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
365	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Güter der Classe I	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Eperjes	Aufrechthaltung der für die Classe I giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	341·8 kr.	304·4 kr.	37·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
366	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Prag-Hrabovka transit (für Sendungen von Rokycan)	Schönpriesen	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltig. Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1	kr. 36·3	kr. 26·1	kr. 10·2	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
			Holz der Classe C						30·7	26·1	4·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
367	Böhmischen Commercialbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes 2	Starémisto	Bubna St.E.G.	**200 Tonnen** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Theil II, Heft I des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	kr. 37·5	kr. 33·6	kr. 3·9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, längstens bis Ende März 1891 vorzulegen	Die von den Stationen Křinec, Dymokur und Königstadtl nach Bubna im Jahre 1890 expedirten Holzsendungen werden in das Minimalquantum einbezogen, jedoch nicht bonificirt
				Nemyčoves					37·5	33·6	3·9			
				Jičinoves					37·5	33·6	3·9			
				Kopidlno					36·7	33·6	3·1			
				Rożdalovic					36·2	33·6	2·6			
				via Nimburg—Poříčan—Prag St.E.G.										
368	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Storożynetz	Czernowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Beobachtung der im Specialtarif 1 b) der Bukowinaer Localbahnen, resp. im Ausnahmetarif VI der L.C.J.E. enthaltenen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Frachtsätze pro Wagen fl. 19·15	fl. 15·—	fl. 4·15	Im Kartirungswege		
					Volksgarten				17·95	14·—	3·95			
369	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sudsalz	Bolechow	Zołkiew	Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Quantum pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	50·8 kr.	46·2 kr.	4·6 kr.	Im Kartirungswege		
370	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst, frisches, unverpackt	Bellus	Wien (Westbahnhof) transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Januar 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4, giltig vom 1. Juli 1887		kr. 77·4		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewerkstelligen
				Gavosdia						179·2				
				Jilava						76·7				
				Karánsebes						185·3				
				Kérpa						187·3				
				Lugos						176·7				
				Német-Bogsán						197·2				
				N.-Szt. Miklós						160·3				
				Temesvár-Józsefváros						163·5				
				Temesvár-Gyárváros						164·6				
				Trencsén Isztebnik						74·8				
				Zsidovin						190·7				
				Zsomboly						154·7				
371	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schmieröl	Granica (für Sendungen von Moskau)	Wien (Nordbahnhof)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	129·9 Kreuzer	1·48 Francs		Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe für den Transport Moskau-Granica und auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende correspond. Orig.-Aufgabs-Recep. für den Transport Granica-Wien (Nordbahnhof), vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Orig.-Aufgabs-Recep. werden nicht wieder zurückgestellt	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
372	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cellulosefabrikate	Mähr.-Ostrau	Alvincz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	146·7 kr.		Im Kartirungswege		
373	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	In das im Verordnungs-Blatte Nr. 126 ex 1889, sub Post 2392, für Weizen, Roggen (Korn) und Gerste galizischer und russischer Provenienz mit der Bestimmung für mährische und österr.-schlesische, bezw. Bialaer Mühlen-Etablissements veröffentlichte Frachtzugeständniss wird mit der Giltigkeit vom 3. Tage nach gegenwärtiger Publication, bei sonstiger Aufrechthaltung aller in der vorbezogenen Publication enthaltenen Stipulationen, auch der Artikel „Buchweizen" einbezogen.											

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 2 ex 1890, sub Post 141, haben sich in der Rubrik zugestandener Frachtsatz pro 100 kg ad I. und II. die Klammern hinter den Worten für jedes weitere Kilometer nicht von der ersten bis zur letzten Zeile, sondern von der **zweiten** bis zur letzten Zeile zu erstrecken.

Berichtigungen. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 9. d. Mts. sind nachfolgende Berichtigungen durchzuführen:

Sub Post 161 ist in der 7. Rubrik vor die Worte „unter 10000 kg" das Wort **„Sendungen"** noch hinzuzufügen und in der 5. horizontalen Zeile nach den Worten „Hinzugerechnet 3 kr. Mgb." noch die Worte **„pro 100 kg"** zu setzen.

Sub Post 163 ist unter derselben Rubrik in der 3. Zeile statt des Wortes „Frachtbriefe" **„Frachtsätze"** zu setzen, und in der Rubrik **„Besondere Bemerkungen"** noch nachzutragen: „Insoferne die Abfertigung der zu bonificirenden Sendungen nicht nach dem Localtarife, sondern auf Grund directer Tarife erfolgt ist, werden die Nachlässe selbstverständlich nicht nach dem Localtaxen, sondern nach den in die directen Tarife eingerechneten Antheilen der K.O.E. berechnet. Stellen sich letztere niedriger als die zugestandenen Frachtsätze, so entfällt jede Bonification."

Sub Post 164. In der 7. verticalen Rubrik ist statt „ad a), ad b) und ad c)" **„ad I., ad II. und ad III."** zu setzen.

Sub Post 170 ist die unter der Rubrik „Besondere Bemerkungen" enthaltene Bestimmung zu streichen.

Druckfehler-Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. In der Publication, Verordnungs-Blatt vom 9. Jänner 1890, Nr. 3, fortlauf. Nr. 203, hat bei Falkenau a. E. der zugestandene Frachtsatz anstatt „32·2" richtig **„32·6"** und bei Bleistadt der Nachlass anstatt „20" richtig **„2·0"** zu lauten.

Druckfehler-Berichtigung. Mährisch-schlesische Centralbahn. Im Verordnungs-Blatt Nr. 149 ex 1889, sub Post 3306, hat in der Relation Würbenthal—Olmütz der zugestandene Frachtsatz statt „21·2" richtig **„22·2"** zu heissen.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd.

Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.

Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien, I., Zedlitzgasse 4

Filialen: WIEN, VII., Neubaugasse 23 — STERNBERG, Mähren, Bogengasse 23.

Gegründet 1815.

Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Melanchthonstr. 28.

BERLIN W., Friedrichstrasse 78. — BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C., Königstrasse 44.
LONDON E. C., 1, New Basinghallstreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 7. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — DITTERSBACH, b. Waldenburg i. Schl. — BENTHEIM, Holländ. Grenze.
HANNOVER, Theaterplatz 16. — HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a. S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen. — SCHWARZA in Thüringen.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz,

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft,

Spediteure der k. k. priv. Kaiser FerdinandsNordbahn, der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft

Agentur des „Norddeutschen Lloyd" in Bremen.
Eilgut-Sammeldienst.
Comptoir im eigenen Hause und am Bahnhofe.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spedition, Commission und Incasso.

Agentur der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
k. und k. Bosna-Bahn.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Erben & Gerstenberger vormals **Brüder Wimmer, Prag.**

Speditionsbureau für internationale Transporte.

Speditionsbureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen. — Grosse Lagerräume.
Möbelwagen

Exelbirth & Schwager.

Spedition und Commission.

Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY und RADZIWILOW.

D. Exelbirth in Odessa.

Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen. Feste Uebernahmssätze nach allen Richtungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gerstmann & Lindner, Brünn, Spediteure

der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn

besorgen prompt, sachkundig und billigst Speditionen, zollämtliche Expeditionen jeder Art, Einlagerungen sammt Assecuranz; ferner Vertheilungen von Sammelladungen, sowie auch Möbeltransporte nach allen Richtungen.

Karpeles & Hirsch, Wien

I., Zelinkagasse 14

Spedition und Commission

Otto Hailer & Cie.

Spedition und Incasso.

Agentur der k. k. priv. österr. Südbahn für die Brennerlinie.
Hauptagentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreich.-ungar. Lloyd für die Schweiz und Vorarlberg.
RORSCHACH, ROMANSHORN und BUCHS (Schweiz).
LINDAU (Bayern) — BREGENZ (Oesterreich).
Verzollungen.
Specialdienst nach Triest und Wien.

N. Katzner

Spedition und Commission.

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., GRANICA, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen.
Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Popper & Co., Wien

Spedition und Commission.

Bureau: II., Schöllerhof. — Magazine: II., Taborstrasse Nr. 11.
Special-Sammeldienst nach Nord- und Süddeutschland, Böhmen, Mähren, Schlesien, Ungarn und Siebenbürgen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831)

Spedition, Commission und Incasso. Stein- und Braunkohlen en gros-Geschäft.
Uebersiedlungen per Bahn und Achse mit Möbelwagen.
Agentie der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Speditions-Bureau: für die k. k. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)

Spedition, Commission und Incasso — IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.

Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Internationale Transporte. — Comptoir de Transit.

GEBRÜDER GIRARD, PRAG

mit Filialen:

Gebrüder Girard

München, Turin, Köln, St. Michel, Ala, Hof, Lichtenfels, Nürnberg, Frankfurt a. M., Hagen, Opladen, Chemnitz und Stuttgart.

Gebrüder Gondrand

Mailand, Genua, Mouscron, Marseille, Givet, Tourcoing, Antwerpen, Dünkirchen, Neapel, Venedig, Savona, Bari, Chiasso, Aachen, Mannheim, Rothkreuz, Luzern, Fiume, Cette, Algier, Barletta und Sissek.

Gebrüder Girard & Gebrüder Gondrand

Paris, London, Basel und Modane.

Sammelverkehr nach allen Richtungen. — Specialität: Expressdienst nach Italien. Geschäftliche Informationen jeder Art, Accepteinholungen, Incassi auf alle ausländischen Plätze erfolgen kostenfrei

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 10. **Wien, 25. Jänner 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt-Auscha".

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der Firma Stern & Hafferl in Wien und dem Herrn Julius Ritter Leon v. Wernburg in Wien als Concessionären der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha" mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Wien, am 21. Jänner 1890.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 21. Jänner 1890, womit für Februar 1890 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Februar 1890 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen, statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 17 Percent in Silber zu entrichten ist.

Dunajewski m. p.

Richtigstellung der im Verordnungs-Blatte vom 14. März 1889, Nr. 32, verlautbarten Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 20. Februar 1889, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Militäraspiranten.

Laut Mittheilung des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung vom 1. Jänner 1890, Nr. 21.024/2178 I ex 1889, wurde dem Gendarm-Titular-Postenführer Franz Dietl, dessen Certificat Nr. 4160 in Folge der im IV. Quartale 1888 erfolgten Anstellung für ungiltig erklärt worden war (Verordgs.-Bl. f. Eisenb. u. Schiff. Nr. 32 ex 1889), ein Duplicat des erwähnten Certificates behufs neuerlicher Bewerbung um einen vorbehaltenen Dienstposten ausgefertigt, da er auf die ihm in zeitlicher Eigenschaft verliehene Postamtsdienersstelle krankheitshalber verzichtet hat.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Artikels 12 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, hiernach richtigzustellen.

Wien, am 9. Jänner 1890. Z. 621.

Zusammenstellung

der im Monate December 1889 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen																			
Westliche Linien	1080	14.490	3.049	18.619	126	439	42	607	3·2	426	28	64	82	.	.	.	13	1	43
Nordöstliche Linien	62	2.502	3.769	6.333	10	66	52	128	2·0	73	7	56	25	.	1	.	4	1	31
Dalmatiner Staatsbahn	.	124	124	248	.	1	.	1	0·4	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	.	758	.	758	.	23	.	23	3·0	22	1	.	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	157	527	684	.	3	3	6	0·8	5	2	5	.	.	.	.	2	.	3
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	62	1.180	806	2.048	2	34	8	44	2·1	53	9	49	.	1	.	.	.	.	2
Böhmische Westbahn	.	282	155	437	.	15	.	15	3·4	18	9	2	.	.	.	.	.	.	5
Buschtěhrader Eisenbahn	62	248	1.364	1.674	4	18	16	38	2·2	14	15	14	6	.	.	.	.	.	5
Eisenbahn Wien-Aspang	.	209	691	900	.	15	1	16	1·7	11		3	1	.	.	.	.	.	.
Galizische Carl Ludwig-Bahn	62	155	744	961	7	19	35	61	6·3	16	2	66	6		.	16	.	.	3
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	155	372	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	403	4.022	1.504	5.929	62	124	17	203	3·4	180	24	73	70	.	1	.	1	.	16
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	9	124	186	319	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	.	248	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	124	370	494	.	2	9	11	2·2	3	.	7	.	.	.	.	.	.	4
Oesterr. Nordwestbahn	217	2.407	2.356	4.980	30	80	5	115	2·3	101	19	81	29	.	.	41	2		38
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	507	2.278	881	3.666	90	136	22	268	7·3	198	2	125	32	.	.	.	3	.	1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	62	124	186	.	1	1	2	1·0	1	.	2	.	.	.	.	.	.	1
Südbahn-Gesellschaft	654	3.895	965	5.514	124	134	31	289	5·2	187	47	173	90	3	.	1	1	8	28
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.178	248	1.426	.	15	.	15	1·0	15	1	2	.	.	.	1	.	.	8
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	112	170	282	.	23	10	33	11·7	13	1	17	9	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	23	909	.	932	.	5	.	5	0·5	.	.	.	4	.	.	.	.	3	
Totale	3141	35.433	18.436	57.010	455	1173	252	1880	.	1336	167	739	355	4	2	59	26	13	188

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
3. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
4. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·4 „
5. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·5 „
6. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·8 „
7. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 1·0 „
8. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . 1·0 „
9. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 1·7 „
10. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 2·0 „
11. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 2·1 „
12. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 2·2 pCt.
13. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 2·2 „
14. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 2·3 „
15. Istrianer Staatsbahn . . . . 3·0 „
16. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 3·2 „
17. Böhmische Westbahn . . . . 3·4 „
18. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 3·4 „
19. Südbahn-Gesellschaft . . . . 5·2 „
20. Galizische Carl Ludwig-Bahn . . . . 6·3 „
21. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 7·3 „
22. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 11·7 „

Die Verspätungen der Züge auf den Linien der Südbahn- und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie auf der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn wurden hauptsächlich durch Schneeverwehungen und durch das Abwarten von Zugskreuzungen und von ebenfalls durch Schneehindernisse verspäteten Anschlusszügen verursacht. Speciell in der Localstrecke der Südbahn war der Verkehr einige Tage auf nur ein Geleise beschränkt.

Auf der Galizischen Carl Ludwig-Bahn erlitten die gemischten Züge häufig Verspätungen durch Verschiebungen, und es haben auch die aus Anlass der Herstellung des zweiten Geleises vorgenommenen Arbeiten auf die Regelmässigkeit des Zugsverkehrs störend eingewirkt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Schleppbahn zwischen der Glashütte des Jos. Inwald und der Station Slichow der Linie Prag-Moldau: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Smichow hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für eine zwischen der Glashütte des Jos. Inwald und der Station Slichow der Linie Prag-Moldau herzustellende Schleppbahn für den 28. Jänner anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Smichow. [G.-I.-Z. 1104.]

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Strecke Loschowitz-Auscha: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung des Projectes der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha in der Strecke Loschowitz-Auscha für den 28. Jänner anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Aussig. [G.-I.-Z. 533.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien-Krakau: Bau einer Central-Kesselanlage in Floridsdorf.) Die Herstellung einer Central-Kesselanlage in der Locomotivwerkstätte in Floridsdorf ist unter Vorschreibung der für Dampfkesselanlagen gebotenen Vorsichten zur Ausführung genehmigt worden. [17. December 1889, Z. 52.565.]

— (Linie Wien-Krakau: Umstellung einer Strassenbrückenwaage sammt Waaghaus in der Station Rohatetz.) In Folge der durch die Einmündung der Localbahn Rohatetz-Sudoměřitz bedingten Vergrösserung der Stationsanlagen in Rohatetz musste die dort bestandene Strassenbrückenwaage sammt Waaghaus abgetragen werden, und ist die Wiederaufstellung derselben am Vorplatze dieser Station genehmigt worden. [23. December 1889, Z. 49.777.]

— (Auflassung einer Wegübersetzung.) Die Wegübersetzung in km 209·259 der Strecke Leipnik-Weisskirchen wird aufgelassen, nachdem die Interessenten gegen eine Geldentschädigung der Beseitigung zugestimmt haben. [14. December 1889, Z. 48.031.]

— (Bau eines Schuppens in der Station Krzeszowice.) Der Bau eines zur Einlagerung von feuerfestem Thon bestimmten hölzernen Schuppens in der Station Krzeszowice für Zwecke der Firma Josef Lieblich in Trzebinia ist genehmigt worden. [20. December 1889, Z. 49.421.]

— (Linie Wien-Krakau: Ueberstellung eines Wächterhauses.) Das in der Strecke Oswięcim-Chelmek entbehrlich gewordene Wächterhaus Nr. 262½ ist mit Genehmigung des Handelsministeriums nach der Station Oswięcim überstellt worden. [12. December 1889, Z. 2219.]

— (Linie Kojetein-Bielitz: Eindeckung einer Kohlenrutsche in der Station Friedek-Mistek.) Die von dem Kohlenhändler Josef Wlake gemiethete Kohlenrutsche Nr. 8 in der Station Friedek-Mistek wird eingedeckt. [20. December 1889, Z. 50.511.]

— (Linie Kojetein-Bielitz: Feuerlöschrequisiten-Schuppen in Skotschau.) In der Station Skotschau wird ein Schuppen zur Einstellung von Feuerlöschrequisiten und zur Einlagerung von Brennholz errichtet. [20. December 1889, Z. 47.068.]

— (Localbahn Stauding-Wagstadt: Politische Begehung; Bauconsens.) Die politische Begehung der von der Nordbahnstation Stauding nach Wagstadt führenden Localbahn hat am 29. und 30. August 1889 stattgefunden und ist auf Grund des Ergebnisses dieser Verhandlung der Bauconsens ertheilt worden. [4. December 1889, Z. 42.293.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Péagestrecke Friedek-Friedland: Staatliche Collaudirung.) Am 22. November 1889 wurde die staatliche Collaudirung der in der Strecke Friedek-Friedland der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zum Zwecke der Mitbenützung dieser Strecke für den Betrieb der Linie Kojetein-Bielitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durchgeführten Umbauten vorgenommen und ergab diese Amtshandlung ein befriedigendes Resultat. [24. December 1889, Z. 53.532.]

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft. (Durchlässe und Brücken auf dem neuen Rangirbahnhofe in Witkowitz.) Die Detailprojecte für die Herstellung, beziehungsweise Vergrösserung von Durchlässen und Brücken auf dem neuen Rangirbahnhofe in Witkowitz sind genehmigt worden. [10. December 1889, Z. 51.770.]

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Kabelhaus in Lemberg.) Die Aufstellung eines von der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Galizien projectirten Kabelhauses am Carl Ludwig-Bahnhofe in Lemberg ist genehmigt worden. [21. December 1889, Z. 50.715.]

— (Schuppen in der Station Radymno.) In der Station Radymno der Galizischen Carl Ludwig-Bahn wird für Zwecke der Bauunternehmung G. Ziemlicki, E. Gross & Cie. ein hölzerner Schuppen zur Einlagerung von Kalksorten hergestellt. [20. December 1889, Z. 50.225.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von Personenwagen.) Die Verwaltung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, drei dreiachsige Personenwagen I./II. Classe, sowie einen dreiachsigen Personenwagen II./III. Classe anzuschaffen und die Bestellung der Firma F. Ringhoffer in Smichow bei Prag zu übertragen. Die von der Verwaltung eingereichten Typenpläne für diese Wagen-Kategorien wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [4. Jänner, Z. 52.214 ex 1889.]

Localbahn Innsbruck-Hall. (Anschaffung von Tenderlocomotiven.) Die von den Concessionären dieser Localbahn eingereichten Typenpläne für Tenderlocomotiven der Localbahn Innsbruck-Hall sind Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt worden. [9. Jänner, Z. 475.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Eszék-Nasic-Batrinja. (Aussicht auf Verwirklichung.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat sich ein Consortium von Berliner Bauunternehmern zum Ausbau der mit G.-A. XXIX ex 1888 concessionirten Localbahn Eszék-Nasic-Batrinja (Uj-Kapela-Batrina), d. i. der Verbindung zwischen den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen, Grosswardein-Eszék-Villány (Alföld-Fiumaner Bahn) und Zágráb (Agram)-Bród, ferners der von der projectirten Linie abzweigenden Flügelbahn Pleternicza-Pozega (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 ex 1888) gemeldet und bereits seine Sachverständigen zum Studium der Linie nach Slavonien entsendet.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Legung eines zweiten Geleises.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, die Theilstrecke vom Bahnhofe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis Uj-Pest ihres Betriebsnetzes durchaus doppelgeleisig herzustellen.

Projectirte einschienige (verticalspurige) Strassenbahnen. (Herstellung einer Versuchslinie.) Die Municipalbehörde hat aus Anlass des beabsichtigten Baues einer im Bereiche von Budapest nach dem System der von der Firma Ganz & Comp. erfundenen „Einschienigen (verticalspurigen) Strassenbahn mit elektrischem Betriebe" (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 125 und 140 ex 1889), um deren Ausführung sich die Budapester Strassenbahn-Gesellschaft im Vereine mit der Firma „Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Gesellschaft", bewerben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1889), diese davon verständigt, dass bezüglich des projectirten Baues einer Versuchsstrecke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1), sowie in anderen Fällen, auch diesfalls der Vorschrift gemäss die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten (Vorconcession) nachzusuchen und im diesbezüglichen Gesuche ein concreter Antrag für die hiezu in Aussicht genommenen Strassenzüge zu stellen sei.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Beschaffung von Locomotiv-Kesselblechen und Eisenbahnweichen im Submissionswege.) Die Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Lieferung des Bedarfes für das Betriebsjahr 1890 der Staats-Maschinenfabrik an Kesselblechen aus Flusseisen am 11. Februar, ferners von Eisenbahnweichen nach Maassgabe des Bedarfes für den Bereich des gesammten Bahnnetzes am 14. Februar im Submissionswege vergeben wird. Die für die Einreichung der Offerte massgebenden Drucksorten, Bedarfsausweise und sonstigen Lieferungsbedingnisshefte sind durch die Material- und Inventar-Bestellungssection der kgl. Ungar. Staatsbahnen, Budapest, Andrássystrasse Nr. 75, zu beziehen.

Regulirung des Eisernen Thores. (Vergebung der Lieferung von Sprengapparaten, ferners der Arbeiten etc. im Submissionswege.) Bezüglich der vom kgl. ungar. Handelsminister aus Anlass der bevorstehenden Regulirungsarbeiten im Bereiche des Eisernen Thores auf die Methode für Sprengarbeiten, sowie die Beistellung der hiezu erforderlichen Apparate für den 31. Jänner 1890 angeordneten Submissionsverhandlung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 und 150 ex 1889) ist noch zu bemerken, dass die Concurrenten verpflichtet sind, die Summe, welche sie für die Ueberlassung ihrer Methode und die Beistellung der durch diese bedungenen Apparate beanspruchen, anzugeben. Zur Frage der gleichfalls im Submissionswege, und zwar am 31. März 1890, zu vergebenden Ausführung der Regulirungsarbeiten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1889 und Nr. 4 und 5 ex 1890) ist ferners hervorzuheben, dass die oder der Ersteher der Arbeiten etc. zur Sicherstellung der Einhaltung der eingegangenen Verpflichtungen eine Caution von fl. 720.000 zu erlegen haben werden. Dem diesbezüglich festgestellten Programme zufolge sind die sofort nach Contractschluss zu beginnenden Arbeiten bis 31. December 1895 zu beenden, und sind von diesen im Jahre 1890 10 pCt., von 1891 bis 1894 jährlich 20 pCt. und im Schlussjahre die noch übrigen Arbeiten auszuführen. Als jährliche Rate werden in das Staatsbudget je fl. 1,200.000 eingestellt, welche Summe den Unternehmern in Baargeld ausbezahlt wird.

Theissthal-Gesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. December 1889 fand in Verhinderung des Präsidenten Grafen Julius Andrássy unter Vorsitz des Vice-Präsidenten Grafen Alexander Károlyi in Budapest die ordentliche Generalversammlung der in den Verband der Theissthal-Gesellschaft aufgenommenen Inundations-Schutz- und Binnenwasser-Regulirungs-Gesellschaften für das Betriebsjahr 1889 statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1888 und Nr. 6 ex 1889). Nachdem der Vorsitzende bezüglich der Regelung der finanziellen Frage hervorhob, dass auch dieser Capitals-Gesellschaft gegenüber das Conversionsverfahren im Interesse der Erzielung eines wohlfeilen Zinsfusses anzustreben sei, legte er den Rechenschaftsbericht der Direction über die Thätigkeit der einzelnen Gesellschaften und des durch diese erzielten Gesammtresultates der Versammlung vor. Aus diesem ist speciell bezüglich der Schiffahrtsverhältnisse hervorzuheben, dass diese sich im Allgemeinen sowohl im Bereiche der Theiss selbst, als der in diese einmündenden schiffbaren Flüsse und Canäle zwar wesentlich gebessert haben, dass jedoch zur Behebung der die Ein- und Ausfahrt der Schiffe in den Franzenscanal und andere Flüsse beschränkenden Versandung der Flussbettsohlen, zur Beendigung der Durchstiche, sowohl im Gebiete der Theiss als ihrer Nebenflüsse, der Hebung des Szolnoker Beckens etc. noch grosse Geldmittel erforderlich seien, zu deren Beschaffung der Staat beitragen sollte. Aus diesem Anlasse wurde die Vorlage eines ausführlichen Memorandums an die betheiligten Ministerien beschlossen. Insgesammt zählt die Association 34 unter staatlicher Oberaufsicht stehende Gesellschaften mit selbstständiger Organisation, die im Besitze von 4,001.042 Katastraljochen Inundationsgebiet sind; die Gesammtlänge der Dämme beträgt 3,382.461 m. Seit Constituirung der Gesellschaft wurde für Bauten der Betrag von fl. 55,072.011·54 investirt, während im Jahre 1888 fl. 3,817.730·57 für Bauten verausgabt wurden. Der Schätzungswerth des vor Inundation geschützten gesellschaftlichen Terrains ist fl. 290,625.630·80, das Kataster-Reineinkommen desselben fl. 8,923.978·96. Das vom Kataster angenommene Investitions-Capital ist mit fl. 39.076.077, der sechsjährige Gebührendurchschnitt mit fl. 1,986.945·65, das noch erforderliche Baucapital mit fl. 18,277.091·48 beziffert. Die Gesammtschulden der Gesellschaft belaufen sich auf fl. 62,049.321·22; für die Dammerhaltung und die Administration wurden im Jahre 1888 fl. 2,099.421·28 verausgabt. Im Jahre 1888 waren 384.454 Joch unter Wasser. Bei der nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Directionsberichtes vorgenommenen Ersatzwahl wurden als ordentliche Mitglieder Graf Aladár Andrássy jun., Graf Aurel Dessewffy, Graf Josef Mailáth, Julius Meczner, Wilhelm Ulrich und Moriz Wahrmann; als Ersatzmitglieder Graf Julius Andrássy jun. (neu), Baron Géza Padmaniczky und Josef Zsendovits gewählt.

Projectirte Gründung einer General-Omnibusunternehmung in Budapest. (Offertstellung.) Aus Anlass der von der Budapester hauptstädtischen Commune erfolgten Ausschreibung eines Concurses für eine im grossen Style anzulegende Omnibusunternehmung, welche dazu berufen ist, in Ergänzung des Strassenbahnnetzes eine ausgiebige Communication zwischen diesem und den entlegeneren Stadttheilen, sowie dieser und des Centrums mit den Bahnhöfen zu schaffen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 140 ex 1889), hat, wie aus Budapest berichtet wird, eine englische Gesellschaft sich gemeldet, welche das Unternehmen nach dem Principe der Londoner Omnibus-Gesellschaften durchzuführen und zu betreiben, sowie eine Actien-Gesellschaft mit einem Capitale von fl. 2,000.000 zu gründen beabsichtigt. Die Concessionswerber werden nach Beendigung der erforderlichen Vorstudien ihr Offert vorlegen.

Budapester Lagerhäuser der ungar. Escompte- und Wechslerbank. (Zunahme des Verkehres.) Dem letzten Ausweise pro December 1889 der Verwaltung der Budapester Lagerhäuser der Ungarischen Escompte- und Wechslerbank zufolge, gewinnt ausser dem in stetiger Zunahme begriffenen Verkehr von ungarischen Boden- und Mühlenproducten, auch der Verkehr anderer Waaren, insbesonders auswärtiger Provenienz, immer mehr an Umfang. So lagern dort gegenwärtig ca. 50.000 q Rohzucker, zumeist böhmisch-mährischer und deutscher Provenienz, mit der Bestimmung, in den neu errichteten ungarischen Zuckerfabriken raffinirt zu werden, ferners bedeutende Quantitäten serbischen und rumänischen Weines, türkischen Leders und verschiedener Artikel aus den Balkanstaaten, welche zur Verarbeitung in ungarischen Industrie-Etablissements bestimmt sind. Wie aus Budapest berichtet wird, haben die Eigenthümer eine Vermehrung der Lagerräume und der diese verbindenden Schienenstränge beschlossen, um den durch Schaffung der Ringbahn bereits wahrnehmbaren Andrang von Waaren aller Art bewältigen zu können.

Ausland.

Italien. (Drahtseilbahn Mondovi-Breo-Piazza.) Am 17. und 18. December 1889 fand die polizeiliche Prüfung der Drahtseilbahn Mondovi-Breo-Piazza durch das kgl. General-Inspectorat statt. Diese Bahn wurde nach dem Systeme Abt von der Società Nazionale delle officine di Savigliano hergestellt. Nach mit günstigem Erfolge vorgenommener Prüfung der automatischen Bremse wurde die Anlage von der Commission als zur Eröffnung geeignet erklärt. Die Linie ist eingeleisig und mit einem Wechsel versehen. Die Länge derselben beträgt 550 m, die Niveau-Differenz 138 m. Zur Regulirung der Fahrgeschwindigkeit dient eine Handbremse, während die automatische Bremse für den Fall des Reissens des Drahtseiles in Action tritt. Die Wagen fassen 45 bis 50 Personen und sind mit einem Wasserreservoir von 5 m³ Fassungsraum versehen. Die Dauer der Fahrt beträgt 6 bis 7 Minuten, so dass erforderlichenfalls 8 Fahrten in der Stunde unternommen werden können.

Frankreich. (Einnahmen der Eisenbahnen in den Jahren 1888 und 1889.) Im Nachfolgenden theilen wir den officiellen Ausweis der Einnahmen der französischen Eisenbahnen im I. Semester des Jahres 1889 im Vergleiche zu jenen derselben Periode des Jahres 1888 mit.

Name der Eisenbahn	Betriebslänge am 30. Juni		Einnahmen im I. Semester		Einnahme per Tag und km	
	1889	1888	1889	1888	1889	1888
Staatsbahnnetz	2.628	2.597	15,872.297	15,692.517	33	33
Hauptbahnen	29.793	29.086	483,680.351	469,416.324	90	89
Verschiedene Gesellschaften .	433	366	3,058.944	2,894.089	40	46
Nichtconcessionirte Eisenb. .	255	153	424.839	185.492	9	9
Total und Durchschnitt . .	33.109	32.202	503,036.431	488,188.422	85	84

Die im I. Semester 1889 zur Eröffnung gelangten Strecken haben eine Länge von 330 km, und zwar entfällt auf die

	km
Ostbahn:	
Neufchâteau-Barisey-la Côte am 1. Juni 1889	24
Westbahn:	
Industriegeleise von Navarre am 15. April 1889	1
Grenelle (la rue Leblanc) -Puteaux am 1. Mai 1889	12
Pont-Audemar-Quelleville am 8. Juni 1889	16
Pontaubault-Mortain-le-Neubourg am 16. Juni 1889	39
La Haye-du-Puits-Carteret am 30. Juni 1889	20
Orléans:	
Le Blanc-Argenton am 8. April 1889	36
Cazoulès-Souillac und St.-Denis am 16. Juni 1889	24
Lyon:	
Clairmain-Pouilly-sous-Charlieu am 1. März 1889	55
Ergänzungslinie von Chasse nach Vénissieux am 20. März 1889	2
Sud de la France:	
Barjols-Meyrargues am 28. Jänner 1888	42
Nichtconcessionirten Eisenbahnen:	
Ponte-Leccia-Palasca am 10. Jänner 1888	28
Staatsbahnen:	
Tonnay-Charente-Marennes und Chapus am 17. Februar 1889	31
Summe	330

— (Eröffnung der Theilstrecke Evreux-La Loupe.) Die Gesellschaft der Westbahn hat am 11. November 1889 den Betrieb auf der Eisenbahn-Theilstrecke von Evreux nach La Loupe eröffnet. Diese Theilstrecke hat eine Länge von 39.796 m und enthält ausser der Anfangs- und Endstation die folgenden Stationen und Haltestellen: Boissy-le-Sec, Lamblore-la-Ferté-Vidame, Chapelle-Fortin, Framboisière, La Puisaye-les-Ressuinintes, Senonches, endlich die Haltestelle Fontaine-Simon.

— (Beschleunigter Frachtenverkehr zwischen Paris und Bordeaux und vice versa.) Behufs Organisation des neuen Frachtenverkehres, welchen die Compagnie d'Orléans in jeder Richtung zwischen Paris und Bordeaux eingerichtet hat, wurde ein täglicher beschleunigter Güterzug activirt. Dieser Zug geht in Paris um 10 U. 3 M. Abends ab und kommt in Bordeaux-Bastide am zweiten Tage um 5 U. 15 M. Früh an, demnach beträgt die Fahrtdauer 31 Stunden 11 Minuten. In der Gegenrichtung geht der Zug in Bordeaux-Bastide um 10 U. 57 M. Abends ab, um Paris um 8 U. 38 M. bei einer Fahrtdauer von 33 Stunden 41 Minuten zu erreichen. Die tagsüber zur Aufgabe gelangten Frachtgüter — sei es in Paris, sei es in Bordeaux — werden, wenn sie mit diesem Zuge transportirt wurden, am zweiten Tage den Empfängern zur Verfügung gestellt.

Belgien. (Ergebnisse der Staats- und Privatbahnen im Jahre 1888.) Der von der kgl. belgischen Regierung dem Parlamente alljährlich zu erstattende statistische Bericht über Eisenbahnen, Posten, Telegraphen und Marine ist für das Jahr 1888 kürzlich erschienen. Wir entnehmen der uns vorliegenden Publication, dass das Netz der belgischen Staatsbahnen im genannten Jahre einen Zuwachs von nur 3·352 km erfuhr, und mit Jahresschluss eine Ausdehnung von 3201·444 km erreicht hatte, wovon 3047·828 km dem Gesammtverkehre, 153·616 km jedoch nur dem Güterverkehre dienten, und 1333·778 km, d. s. 41·66 pCt. der Gesammtlänge zwei- oder mehrgeleisig ausgeführt waren. Das für den Bau und den Ankauf der belgischen Staatsbahnen bis Ende 1888 verausgabte Capital betrug im Ganzen 1.299,265.067 Frcs., d. s. 14,197.059 Frcs. mehr als im Vorjahre, während das der Verzinsung unterliegende Capital nur 1.277,167.964 Frcs., d. s. 6,954.221 Frcs. mehr als im Vorjahre, ausmachte. Der den belgischen Staatsbahnen im Jahre 1888 zur Verfügung gestandene Fahrpark bestand in 1820 Locomotiven mit 1177 Tendern, 4514 Personen-, 41.549 Güter- und 772 Dienstwagen. Damit sind während des Gegenstandsjahres in 43.134 Express-, 467.738 Personen-, 70.069 gemischten und 374.225 Güterzügen 57,883.610 Reisende auf durchschnittlich 21·46 km Entfernung, 24.780 t Gepäck, 25,389.408 t Frachten aller Art und 55.893 Thiere befördert worden. Die aus diesem Verkehre resultirenden Einnahmen beliefen sich im Ganzen auf 128,619.976 Frcs. und haben sich mit 42,132.746 Frcs. aus dem Personen-, mit 81,734.623 Frcs. aus dem Gepäcks- und Güterverkehre und mit 4,752.607 Frcs. aus anderweitigen Transporten ergeben. Einschliesslich der sonstigen Erträgnisse erzielten die belgischen Staatbahnen als Gesammteinnahme des Gegenstandsjahres 131,612.594 Frcs., wovon 69,922.322 Frcs. oder 53·13 pCt. zur Bestreitung der Betriebsausgaben verwendet und 61,690.272 Francs als Einnahmeüberschuss pro 1888 erübrigt wurden. Im Vergleiche zu den Ergebnissen im Vorjahre hat die Anzahl der beförderten Personen um 3,819.306 oder 7·06 pCt., die Tonnenzahl der transportirten Güter um 2,169.201 oder 9·33 pCt., die Verkehrseinnahme um 7,359.487 Frcs. oder 6·07 pCt., die Gesammteinnahme um 7,474.677 Frcs. oder 6·02 pCt., die Gesammtausgabe um 3,232.717 Frcs. oder 4·85 pCt. und der Einnahmeüberschuss um 4,241.960 Frcs. oder 7·38 pCt. zugenommen, während das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen sich um 0·62 pCt. auf 53·13 pCt. verminderte, und jenes des Betriebsüberschusses zu dem Betrage des zinsenberechtigten Anlagecapitales um 0·306 pCt. auf 4·838 pCt. erhöhte. — Die belgischen Privatbahnen besassen mit Schluss 1888 eine Ausdehnung von 1445·892 km, wovon 1245·812 km auf belgischem und 200·080 km auf fremdem Gebiete gelegen waren. Auf den in Rede stehenden Bahnen standen im Gegenstandsjahre 534 Locomotiven mit 371 Tendern, 9 Dampfwagen, 860 Personen-, 14.195 Gepäcks- und Güter- und 45 Dienstwagen im Betriebe, womit 15,476.634 Reisende, 15,312.889 t Gepäcks-, Eil- und Frachtgüter, 673 Fuhrwerke und 179.458 Thiere befördert und hiefür im Ganzen 36,085.023 Frcs. Einnahmen, d. s. um 1,241.890 Francs mehr als im Vorjahre, erzielt wurden. Einschliesslich verschiedener Nebenerträge bestanden die Gesammteinnahmen der belgischen Privatbahnen in 38,037.337 Frcs., d. s. um 1,255.217 Francs oder 3·41 pCt. mehr als im Vorjahre; dazu haben der Personenverkehr 27·90 pCt., der Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr 65·86 pCt., der sonstige Transport 1·11 pCt. und die verschiedenen Einnahmen 5·13 pCt. beigetragen. Zur Bedeckung der Ausgaben des Gegenstandsjahres waren 18,545.658 Frcs., d. s. um 192.820 Frcs. oder 1·03 pCt. weniger als im Vorjahre, erforderlich. Als Einnahmenüberschuss verblieben 19,491.679 Frcs., d. s. um 1,448.057 Frcs. mehr als 1887. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen betrug im Jahre 1887 50·94 pCt., im Jahre 1888 aber nur 48·76 pCt.; dasselbe hat sich sonach im Gegenstandsjahre um 2·18 pCt. gebessert.

Russland. (Verhütung von Diebstählen an den von den Eisenbahnen zur Beförderung übernommenen Gütern.) In neuerer Zeit ist vielfach Klage über Diebstähle, welche an den den Eisenbahnverwaltungen zur Beförderung übergebenen Gütern verübt worden sind, geführt worden, und sind Mittheilungen eingelangt, nach welchen diese Diebstähle nur unter organisirter Betheiligung von Eisenbahnbediensteten ausgeführt sein können. Mit der Verordnung vom 31. Juli, resp. 12. August 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 8./20. August 1889) sind die Eisenbahnverwaltungen angewiesen worden, zur Verhütung derartiger Diebstähle, durch welche das in die Eisenbahnen gesetzte Vertrauen schwer geschädigt wird, neben den von Seiten der Gerichte und Polizeibehörden zu treffenden Massnahmen selbst eine scharfe Aufsicht über ihre Beamten auszuüben, und solche, die nicht ganz zuverlässig sind, aus dem Dienste zu entfernen. [Arch. f Eisenbahnwesen.]

— (Massnahmen zur Beseitigung der Concurrenzbestrebungen der Eisenbahnen.) Im Verfolge des kaiserl. Erlasses vom 8./20. März 1889 über die Regelung des Tarifwesens der Eisenbahnen wurden mit der Verordnung vom 5./17. August 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 22. August, bezw. 2. September 1889) Seitens des Finanzministers Vorschriften über die zur Beseitigung der Concurrenzbestrebungen der Eisenbahnen zu treffenden Massnahmen erlassen. Nach diesen Vorschriften sollen, wie das „Arch. f. Eisenbahnwesen" mittheilt, für concurrirende Strecken entweder gleiche oder gleichartige Tarifsätze festgestellt, oder es soll der Verkehr oder die daraus sich ergebenden Einnahmen nach Massgabe der jeweiligen besonderen Verhältnisse auf die verschiedenen in Concurrenz tretenden Strecken vertheilt werden. Die Frage, ob und welche Massnahmen in bestimmten Fällen zu treffen sind, soll auf den in Gemässheit der Verordnung vom 1./13. August 1889 abzuhaltenden „Versammlung der Vertreter der Eisenbahnen in Tarifangelegenheiten" zur Berathung kommen, von welchen dann Vorschläge dem Finanzministerium unterbreitet werden.

England. (Lebensmitteltransport mit Personenzügen.) Der bedeutende Aufschwung, welchen der Lebensmitteltransport mittelst personenführender Züge in den letzten Jahren genommen hat, wird am besten dadurch gekennzeichnet, dass die Anzahl der für diesen besonderen Transport gebauten Güterwägen sich bereits auf 4200 Stück vermehrt hat. Diese Specialwägen umfassen solche für Transport verschiedener Fleischgattungen, für Fische, Obst, Butter, Hefe etc. Sämmtliche derartige Wagen sind für durchgehende Bremsung eingerichtet.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Medusa" nach Hongkong.) Dieser Dampfer von 1775 Tonnen Gehalt ist am 10. December ohne Passagiere, mit 1060 Gewichtstonnen Ladung, fast ausschliesslich nationaler Provenienz, und mit 17.316 Stück verschiedener Hölzer von Triest nach Hongkong abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Gedda 170 t, darunter 938 Colli Zucker, 161 Colli Papier, 110 Colli Früchte, 410 Colli Bier, 38 Colli Zündhölzchen und 200 Stück Balken; nach Massaua 168 t, darunter 455 Colli Zucker, 404 Colli Bier, 124 Colli Esswaaren, 119 Colli Mehl, 302 Colli Cement; nach Hongkong 157 t, darunter 380 Colli Stahl und 1100 Colli Zündhölzchen; nach Bombay 103 t, darunter 281 Colli Papier, 75 Colli Zucker, 81 Colli Glas, 85 Colli Metallwaaren; endlich nach Calcutta 660 Colli Zucker, 76 Colli Papier, 62 Colli Metallwaaren, 50 Colli Mehl. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 490.207 fl.

Preussen. (Erweiterung des Bromberger Canals.) Die Gesammteinfuhr von Flössholz durch die Brahe und den Bromberger Canal hat schon im Jahre 1888 und noch mehr im Jahre 1889 den bisherigen Durchschnitt weit überstiegen und wird bei Fortdauer der lebhaften Bau- und Industriethätigkeit in Berlin, Stettin, Magdeburg, Hamburg etc. voraussichtlich ferner anwachsen. Die kleinen Schleusen des Bromberger Canals genügen dem gesteigerten Verkehr nicht mehr. Insbesonders klagen die für den Esport arbeitenden Holzhändler, deren Holztransporte meistens aus den entlegeneren Gegenden Galiziens und Russlands verflösst werden, dass ihnen die aus grösserer Nähe stammenden Transporte für das Inland zuvorkommen, und dass allgemein die Unzulänglichkeit des Canals grosse Nachtheile für den Holzhandel im Gefolge hat. Es sind deshalb von den hiebei betheiligten Städten an die preussische Staatsregierung dringende Anträge auf Erweiterung des Bromberger Canals entweder schon gestellt worden oder in Vorbereitung.

Sachsen. (Project eines neuen Elbehafens in Dresden.) Die Handels- und Gewerbekammer in Dresden hat der sächsischen Regierung und den beiden Kammern des sächsischen Landtages eine Denkschrift überreicht, worin sie an der Hand eingehender Daten über die Steigerung des Schiffsverkehres am Altstädter und Neustädter Packhofe, sowie über den Zeitverlust, welchen die Schiffe durch das Warten auf Aus- oder Einladung erleiden, und unter Hinweis auf die Nachtheile, welche der Dresdener Elbeverkehr durch die Unzulänglichkeit seiner Lade- und Lösch-, sowie Lagerräume bereits erfahren und bei den Anstrengungen, welche die anderen Elbeplätze zur Heranziehung des Verkehres machen, noch weiters zu gewärtigen hat, auf die dringende Nothwendigkeit der Schaffung einer neuen Hafenanlage, welche gleichzeitig Verkehrs- wie Sicherheitszwecken zu dienen hätte, hinweist. Als Platz hiefür wird das unmittelbar an die Stromtiefe sich anschliessende, zur Einschneidung eines grossen Hafens sich eignende Gelände zwischen den Friedhöfen und dem Schusterhause bezeichnet. Der dort einzurichtende Doppelhafen würde nach der ausgearbeiteten Skizze 91.500 m² Wasserfläche haben, die bei einer Einwinterung 130 Schiffen Raum gewähren könnte. Die Uferlänge beträgt 2900 m, darunter 2060 m Quai und 840 m Böschung und könnten daher 42 bis 44 Schiffe in einer Reihe behufs Ladens und Löschens anlegen. Der Hafen wäre durch eine Landzunge von 44 m Breite in zwei Theile zu zerlegen, um einestheils grössere Uferstrecken zu gewinnen, andererseits die Schiffe während der Einwinterung nicht in allzugrosser Zahl neben einander legen zu müssen. Jeder dieser Theile ist mit 54 m Breite gedacht, würde daher während der offenen Schiffahrt 3 Schiffsreihen, während der Einwinterung 5—6 Schiffsreihen Aufstellung gewähren. Die Landzunge hätte einander folgend 1 Krahngeleise, 1 Ladegeleise, einen 10 m breiten Raum für Schuppen oder zum Hantiren, 2 Rangirgeleise, eine 10 m breite Fahrstrasse, für welche an mehreren Stellen gepflasterte Uebergänge über die Rangirgeleise gedacht sind, dann wieder 1 Ladegeleise und 1 Krahngeleise aufzunehmen. Die Denkschrift schliesst mit der Bitte, den bezüglich dieses Hafens gemachten Vorschlag in hydrotechnischer und eisenbahntechnischer Beziehung, sowie insbesondere auch auf den Werth als Verkehrshafen prüfen zu lassen, den Ständen eine darauf bezügliche Vorlage zu unterbreiten und darauf die zur baldigsten Ausführung eines allen Anforderungen entsprechenden Hafens erforderlichen Arbeiten vornehmen zu lassen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 14. Jänner bei der Firma:

„Privilegirte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft"

Heinrich Pereira als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 13. Apparat zum Aufspannen und Herabnehmen von Kolbenringen. — Johann Neuhold. 26./11.

„ 14. Verbesserung der Schiebersteuerungs-Mechanismen. — Franz Furlani. 18./12.

„ 19. Zerlegbare und transportable Brückenconstructionen. — Johann Feketeházy. 24./11.

„ 19. Schienenverbindung. — Johann Franz. 21./12.

„ 20. Neuerungen an Seilbahnen. — Nonce Benoit Giuseppe 5./11.

„ 20. Neuerungen an Rädern für Eisenbahn- und andere Fahrzeuge und an Riemenscheiben. — Jacob Dunstedter. 17./12.

„ 20. Gewichtsbremse für Eisenbahnfahrzeuge. — Albert Paul. 18./12.

„ 20. Wagenbremse. — Albert Paul. 18./12.

„ 21. Dynamo-elektrische Maschine. — Charles F. Winkler. 31./10.

„ 21. Verbesserungen von Leitungscanälen für elektrische Leiter und in der Herstellung derselben. — Henry Billington Tatham und James Tatham. 17./12.

„ 21. Canalförmige Rohrleitung. — M. M. Rotten. 21./12.

„ 21. Hydro-elektrische Stromvertheilung. — F. van Rysselberghe. 30./12.

„ 63. Radkranz-Verputzhobel. — Xaver Bayer. 23./12.

„ 63. Verbessertes Werkzeug oder Apparat zum Einschieben von Kautschuk oder anderem elastischen Material in genutete Radreifen für Wagenräder. — The Shrewsbury and Talbot Cab and Noiseless Tyre Co. Ld. 27./12.

„ 63. Apparat zur Regulirung der Fahrradbremse und zum Festschliessen des Rades durch die Bremse. — Julius Krieger, Albert Dallmer und Hermann Schön. 27./12.

„ 65. Neue Methode von Schiffsbau- und Panzerungsmaterial, sowie derartigen Artikeln, deren Erzeugungsmethode die gleiche ist. — Carl Scarneo. 21./12.

„ 74. Neuerungen an Knallsignalapparaten und Spielwaffen. — Norbert Redinger. 18./12.

Lagerhäuser der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest. (Lagerstand im Monate December 1889.) Vom 1. bis 31. Decemb. 1889 wurden 167.669 q Waaren eingelagert und 150.351 q Waaren ausgelagert. Der Lagerstand betrug am 31. December 129.475 q Waaren, darunter 61.755 q Zucker, 12.600 q Hölzer, 8232 q Glaswaaren, 6744 q Reis, 5131 q Kolophonium, 4790 q Kaffee, 4598 q Getreide, 3599 q Valloneen, 2333 q Sprite, 1725 q Oele, 1699 Bohnen, 1512 q Thonwaaren, 1265 q Quincaillerien, 1119 q Feigen, 1103 q Häute, 1043 q Zündhölzchen. — In den Stadtmagazinen waren am 31. December eingelagert: 60.300 q Kaffee, 43.000 q Reis, 40.000 q Mehl, 27.400 q Feigen, 20.000 q Petroleum, 15.838 q Häute, 14.367 q Farbhölzer, 12.700 q Weintrauben, 10.850 q Olivenöl, 10.772 q Baumwolle, 7670 q Valloneen, 7600 q Agrumen, 7200 q Baumwollöl, 7000 q Schwefel, 6800 q Nüsse, 6500 q Gemüse, 5700 q Eisen, 5000 q Pfeffer, 4000 q Steinkohlen, 3680 q Spiritus, 3300 q Zucker, 4,000.000 Stück weiche Hölzer und 3,000.000 Stück Fassdauben.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat die Oberinspectoren der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Victor Röll, Alois Stáné und kais. Rath Adolf Wagner zu General-Directionsräthen ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Südwestrussischer Verkehr via Wołoczysk und via Radziwiłów.

Ermässigung der Holzfrachtsätze nach Odessa transit.

Der mittelst Nachtrag III zu den gemeinschaftlichen Specialtarifen für den rubricirten Verkehr vom 20. Juli a. St./1. August n. St. 1886 zur Einführung gelangte Specialtarif 32 für die Beförderung von Bau- und Nutzholz wird rücksichtlich der Relation Podwołoczyska-Odessa Port trans. seewärts dahin modificirt, dass mit 1./13. Jänner a/n. St. 1890 der für diese Relation eingestellte Frachtsatz von Rubel 52·84 nur für Transporte, welche unter Bahnaufsicht per mare nach russischen Häfen weiter befördert werden, Anwendung findet, dagegen für galizische Holztransporte, welche unter Bahnaufsicht per mare nach ausländischen Häfen zur Weiterbeförderung gelangen, für die oberwähnte Relation der ermässigte Frachtsatz von 40 Rubel 32 Kop. pro 610 Pud = 10 000 kg mit gleichem Termin zur Einführung gelangt.

Wien, am 21. Jänner 1890. [72]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1890 gelangte ein Anhang zu den seit 1. Juli 1887, resp. 1. September 1888 giltigen Tarifheften 1, 2 und 3 in Kraft.

Dieser Anhang enthält: Besondere Begünstigungen.

Durch diesen Anhang wird der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1889 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Anhanges können durch die Tarifbureaux der Verbands-Verwaltungen, durch die Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 23. Jänner 1890. [73]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr.

Directer Frachtsatz für Erztransporte von Mies-Kladrau nach Lindenbach.

Für Erztransporte von der Station Mies-Kladrau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Lindenbach, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M., kommt mit Giltigkeit vom 1. Februar 1890 ein directer Frachtsatz von Mk. 1.40 pro 100 kg bei Aufgabe der Sendungen zu 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro verwendeten Wagen zur Einführung.

Wien, am 20. Jänner 1890. [74]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Nachtrag II zum Localtarife für den Personen- und Gepäckstransport.

Am 1. Februar 1890 tritt der Nachtrag II zum Localtarife für den Personen- und Gepäckstransport in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die bereits im Instructionswege erfolgte Aenderung der Bestimmung über die Berechnung der Giltigkeitsdauer der Tour- und Retourkarten und beziehungsweise Berichtigung des Stationstarifes für Prag (Staatsbahnhof), ferner Fahrpreise für Tour- und Retourkarten ab Reitzenhain.

Prag, am 18. Jänner 1890. [75]

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Frachtsätze für Braunschweig (Hauptbahnhof) und Braunschweig (Ostbahnhof).

Vom 1. Februar 1890 bis auf Weiteres finden im obigen Verkehre die für Braunschweig (Directions-Bezirk Magdeburg) für sämmtliche Ausnahmetarife bestehenden directen Frachtsätze auch auf Braunschweig (Hauptbahnhof) und Braunschweig (Ostbahnhof) Directions-Bezirk Magdeburg, Anwendung.

Budapest, am 21. Jänner 1890. [76]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze, per 100 kg: Centimes I a	I b	II a	II b	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
374	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eilgut, gewöhnliches	Wien St.E.G. und K.F.N.B. loco	I) Turn-Severin, Craiova, Slatina, Pitesti, Corabia, Turnul-Magurele II) Bucarest (gare du Nord et Filaret), Giurgewo, Ploesti, Buzeu	Wenn auf Grund der zur Anwendung gebrachten directen Frachtsätze zumindest eine Gesammtfracht von **100.000** Francs resultirt, werden der Bestimmungsstation entsprechend die Refaction sub I a und II a gewährt. Bei Erreichung einer Minimalfracht von **150.000** Francs werden unter sonst gleichen Bedingungen die Refaction sub I b und II b bewilligt. Im Uebrigen gelten die in dem bezügl. Verbandstarife bestehenden allgemeinen und besonderen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahn-Verband vom 1. October 1885	Verschieden	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze: 2·9	5·7	2 8	5·5	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891. Diese Documente dürfen keinen Refactiestempel tragen und werden nicht rückgestellt	Falls die gegenwärtig giltigen Frachtsätze des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahn-Verband während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses eine Abänderung erfahren sollten, wird bezüglich jener Tarifclassen oder Ausnahmetarife, deren Frachtsätze geändert werden, auch eine Aenderung der vorstehenden Refaction vorbehalten
			Stückgutclasse I							1·4	2·9	1·4	2·7			
			„ II							1·2	2·4	1·2	2·3			
			Wagenladungsclassen: C^1 und C^2							1·0	2·0	0·9	1·9			
			A^1, B und A^2							0·9	1·7	0·8	1·6			
			Specialtarif I							0·9	1·7	0·8	1·6			
			„ II							0·7	1·5	0·7	1·3			
			„ III							0·6	1·2	0·5	1·1			
			Ausn.-Tarif Nr. 1 (Diverse Güter) Abth. I							1·0	2·0	1 0	2·1			
			„ II							0·9	1·7	0·9	1·8			
			Ausn.-Tarif Nr. 2 (Leinenwaaren etc.)							0·9	1·7	0·8	1·6			
			Ausn.-Tarif Nr. 3 (Güter aller Art) Abth. I							1·2	2·4	1·2	2·3			
			„ II							1·0	2·0	0·9	1·9			
			Ausn.-Tarif Nr. 4 (Zucker) Abth. I							0·9	1·8	1·0	1·9			
			„ II							0·7	1·3	0·6	1·3			
			Ausn.-Tarif Nr. 5 (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren) Abth. I							0·7	1·4	0·9	1·8			
			„ II							0·7	1·4	0·9	1·8			
			„ III							0·6	1·1	0·6	1·1			
			„ IV							0·5	0·9	0·5	0·9			
			Ausn.-Tarif Nr. 6 (landwirthschaftl. Maschinen)							0·6	1·1	0 6	1·1			
			Ausn.-Tarif Nr. 11 (Cement)							0·5	1·0	0·5	1·1			
			Ausn.-Tarif Nr. 13 (ermäss. und besond. ermäss. Eilgüter) Abth. I							2·4	4 9	2·3	4·7			
			„ II							1·8	3·7	1·8	3·5			

Der bedungene Minimal-Frachtbetrag (in welchen auch jene Porti eingerechnet werden, die für Sendungen von Budapest nach sämmtlichen in den Oesterr.-Ung.-Rumän. Verbandstarif einbezogenen rumänischen Stationen resultiren, ohne dass hiefür die nebenstehenden Refactien gewährt werden) wird aus den reinen Verbands-Frachtsätzen, bezw. aus den auf Grund derselben gefundenen reinen Porti ohne Berücksichtigung von Nebengebühren und Nachnahmen und **nur** für die in der Richtung **von Oesterreich-Ungarn nach Rumänien** in den vorstehend angegebenen Tarifclassen und Ausnahmetarifen beförderten Transporte ermittelt. (Für die ausschliesslich über Verciorova, bezw. via Predeal instradirenden Transporte, die ab den zwischen Wien und Budapest gelegenen Stationen der kgl. ung. St B. und der österr.-ung. St.E.G. nach sämmtlichen rumänischen Stationen befördert werden, finden blos die nach den Tarifsätzen für Budapest resultirenden Porti Einrechnung in den Minimal-Frachtbetrag). Die für **Wien** loco angeführten Refactien werden im Verkehre nach den genannten rumänischen Stationen nicht nur für die von Wien loco stammenden, sondern auch für die nach den österr.-ung.-rumän., rumän.-süddeutschen und rumän.-französ. Verbandstarife im directen Verkehre oder mit Umkartirung in Wien abgefertigten Transporte gewährt, welche nach den bestehenden Vereinbarungen der Eisenbahnverwaltungen ab Wien ausschliesslich über die Linien der kgl. ung. St.B. oder der österr.-ung. St.E.G. befördert werden. Hierbei wird jedoch stets nur jener Betrag in das bedungene Minimalporto eingerechnet, welcher **ab Wien** nach dem Oesterr.-Ung.-Rumän. Verbandstarife sich ergeben hätte. Transporte in jenen Relationen, an welchen auch die Routen **via Galizien-Suczawa-Roman** betheiligt sind, werden von jeder Bonification, sowie von der Einrechnung in das bedungene Minimal-Porto **ausgeschlossen.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
375	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Pferdefutter und sonstige Viehfutter, als: Hafer und Kleie, Heu und Stroh, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlämpe, Spülicht und Trebern	Den Stationen der österr. Linien der Oe.U.St.E.G. oder von österr. Anschlussbahnen dieser Linien provenirend	Galizischen und Bukowinaer Stationen	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direct nach einer galizischen oder Bukowinaer Station lautenden Frachtbriefen und auf Grund von unter Rubrik „Besondere Bemerkungen" näher bezeichneten Bestellzetteln zur Beförderung gebracht werden. Das Auf- und Abladen muss vom Aufgeber, bezw. Empfänger besorgt werden	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 30. Juni 1890	Localtarif	Verschieden	*)	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer galizischen oder Bukowinaer Gemeinde für ihre Angehörigen zur Fütterung ihres Viehstandes auf Grund von durch den betreffenden Gemeindevorstand nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und Seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaften bestätigten Bestellzetteln bezogen werden. Die bezüglichen Bestellzettel sind den betreffenden Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezuge der Sendungen von der Bahnanstalt zurückbehalten

*) Rücksichtlich der österr. Linien der Oe.U.St.E.G. (exclusive der Localbahnstrecken):
a) Für Strecken von 1 bis 231 km der ermässigte Einheitssatz von 13 kr. pro verwendeten Wagen à 10000 kg Tragfähigkeit und 1 km.
b) Für Strecken von 232 bis 300 km der fixe Streckensatz von ö. W. fl. 30·10 pro verwendeten Wagen à 10000 kg Tragfähigkeit.
c) Für Strecken von mehr als 300 km Länge der ermässigte Einheitssatz von 10 kr. pro verwendeten Wagen à 10000 kg Tragfähigkeit und 1 km.
Sofern mehr als 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Aufgabe gelangen, erhöhen sich die betreffenden Frachtsätze entsprechend.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
376	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Guntramsdorf Ziegelwerk	Wien E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis Ende Juni 1890	Localtarif	5·0 kr.	4·0 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf schliess. Firma lautenden Frachtbr., bezw. auf dieselbe lautenden Aufgabs-Recepisse bis längstens 1. August 1890	
377	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle und Kohlenlösche	Zeltweg	Pontebba transit	Wagenladungen à 10 t, bezw. Frachtzahlung hiefür. Bei Verwendung von italien. Wagen mit 8 t Tragfähigkeit erfolgt die Frachtberechnung auf Grund der Tragfähigkeit des Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1890	Localtarif	30·0 kr.	23·88 kr.	6·12 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die schliess. Firma lautenden Aufgabs-Recep. bis längstens Ende Februar 1891	Die Sendungen müssen nach Italien bestimmt sein
378	K.k.St.B.		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 5. December 1889, sub Post-Nr. 2769, für Güter der Classen II und A von Görkau nach Liebstadtl und Semil per 122·— kr., bezw. 101·— kr. pro 100 kg werden hiermit aufgehoben.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
379	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów), Bukowinaer und Kolomeaer Localbahnen	Künstliche Düngerstoffe	I. Auf den im k. k. Staatsbetriebe befindlichen galizischen u. Bukowinaer Eisenbahnlinien, und zwar: a) rücksichtlich der Hauptlinien b) rücksichtlich der Bukowinaer und Kolomeaer Localbahnen, sowie der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)		Aufgabe in Mengen von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Quantum. Sendungen müssen mit direct nach einer galizischen oder Bukowinaer Station lautenden Frachtbriefen und auf Grund von unter der Rubrik „Besondere Bemerkungen" näher bezeichneten Bestellzettel zur Aufgabe gebracht werden. Das Auf- und Abladen muss von dem Aufgeber, bezw. Empfänger besorgt werden	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1890	Localtarif	Verschieden	ad a) 10 kr. ad b) 20 kr. pro verwendeten Wagen und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer galizischen oder Bukowinaer Gemeinde für ihre Angehörigen zur Düngung ihrer Felder auf Grund von durch den betreffenden Gemeindevorstand nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und Seitens der zuständigen k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Bestellzetteln bezogen werden. Die bezüglichen Bestellzettel sind den betreffenden Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezuge der Sendungen von der Bahnanstalt zurückbehalten
		Galizischen Carl Ludwig-Bahn		II. Auf der galiz. Carl Ludwig-Bahn a) rücksichtlich der Hauptlinie b) rücksichtlich der Localbahnen Jaroslau Sokal und Dębica-Rozwadów						ad a) 10 kr. ad b) 12 kr. pro verwendeten Wagen und 1 km				
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn		III. Auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn a) rücksichtlich der Linien ihres Hauptbahnnetzes b) rücksichtlich der Linie Bielitz-Kalwarya						ad a) 10 kr. ad b) 15 kr. pro verwendeten Wagen und 1 km				
380	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kartoffel	Den unten genannten Stationen	Wien St.E.G.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für d. Classe C giltig. Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Vide Tabelle sub a)	sub b)	sub c)	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach der Schweiz, Frankreich, Bayern oder Süddeutschland zur Aufgabe gelangen

Von	a) kr. pro 100 kg	b)	c)	Von	a) kr. pro 100 kg	b)	c)	Von	a) kr. pro 100 kg	b)	c)	Von	a) kr. pro 100 kg	b)	c)
Alberti-Irsa	67·6	59·3	8·3	Jam	125 8	121·2	4·6	Nemet-Bogsán	135·5	135·0	0·5	Tardosked	40·9	40 5	0·4
Alsó-Várad	68 8	63·4	5·4	Jassenova	124·3	119·8	4·5	O.-Bessenyő	105 1	96·8	8·3	Temes-Szlatina	128·0	123·5	4·5
Báziás	128·0	123·5	4 5	Karansebes	124·9	120 4	4·5	Oláh-Bogsán	133·5	133 0	0·5	Temesvár-Fabrik	111·1	107·7	3·4
Belincs-Kiszető	117·3	112·7	4 6	Karavám-Szakul	122·7	118 2	4 5	Oravicza	129 7	125·2	4·5	Temesvár-Josefstadt	110·4	106·3	4·1
Bény	56 5	51·1	5·4	Kecskemet	81·3	68 6	12·7	Oroszlámos	97 0	84·3	12·7	Teregova	129 7	125 2	4·5
Becegszó	108 0	103·0	5·0	Keménd	54 8	49 4	5 4	Orsova	138·1	133 6	4·5	Toplecz	136 4	131·8	4·6
Csata	58·1	52·7	5·4	Kistelek	89 2	76·1	13 1	Palota	54·8	40·5	14 3	Topolovecz	115·5	111·0	4·5
Csongrád	95 4	88 4	7·0	Kőbölkut	49 0	40·5	8 5	Perbete	46 6	40·5	6·1	Totmegyer	42·0	40 5	1·5
Czegléd	70·8	61·4	9 4	Kóhid-Gyarmath	53·2	47 8	5·4	Perjámos	119 2	110·9	8·3	Udvard	45·1	40 5	4·6
Detta	116 5	112 0	4·5	Korpa	126 2	121·7	4 5	Pilis	66·3	57 5	8·8	Ülő	62·7	52 6	10 1
Dorosma	92 3	76·1	16 2	Kornia	131·5	127 0	4·5	Puszta-Páka	83 0	71·3	11·7	Vacz	53 0	40 5	12 5
Dunakesz	54·3	40·5	13·8	Kun-Kis-Szállas	89 6	82 6	7 0	R.-Szt. Peter	117·2	108·9	8·3	Valkány	98 9	87 9	11·0
Ersekujvár	44·0	40 5	3·5	Kurth	47·8	40 5	7·3	Rakasdia	128·3	123·7	4 6	Vecses	61·2	50·5	10 7
Esztergom-Nana	49·9	40·5	9·4	Léva	71·6	66 2	5·4	Rékás	113·9	109·3	4·6	Varjas	122·5	114 2	8·3
Fehértemplom	125·9	121 4	4 5	Lissava	136·4	130 5	5·9	Remete	112·4	107·9	4·5	Verciorova	138·9	134·3	4 6
Felegyháza	85 1	74·1	11 0	Lugos	119·2	114 6	4·6	Ságh	112 4	107·9	4 5	Veröcze	52·4	40 5	11·9
Gattaja	123 6	123·1	0·5	Mehádia	134·7	130 2	4 5	Szakálháza	109 1	104·2	4·9	Versecz	121·4	116·8	4·6
Garam-Kövesd	50 4	40·5	9 9	Mokrin	100·2	91 9	8·3	Szakállos	65 5	60·1	5·4	Visk	67 5	62 1	5·4
Gavosdia	120 8	116 2	4 6	Monor	61 2	54 9	9 3	Szaravola	114·6	106·3	8·3	Vojtek	115·2	110·7	4·5
Gertenyes	128 7	128·2	0·5	Moriczföld Sósdia	126 2	125 7	0 5	Szatymáz	91 4	76·1	15 3	Zebegeny	51·3	40·5	10·8
Göd	53·9	40·5	13·4	N.-Kikinda	101·8	94·7	7·1	Szob	50 9	40 5	10 4	Zeliz	62 2	56 8	5 4
Gyertyámos	106 8	101·7	5 1	N.-Korös	79 2	65 3	13 9	Szőnegh	94·0	79 5	14 5	Zsebely	113 9	109·3	4 6
Ipoly-Pasztő	62 2	56 8	5·4	N.-Maros	51 8	40 5	11 3	Szt. Hubert	103 4	97·2	6 2	Zsidovin	130 5	130 0	0·5
Ipolyság	71·2	65 8	5 4	N.-Salló	65·9	60·5	5·4	Szt. Lőrincz	59 7	48·5	11·2	Zsomboly	104·6	99 1	5 5
Jablanicza	133 7	129 2	4·5	N.-Szt. Miklós	111·2	102·9	8·3	Sztamora-Moravicza	118·6	114·0	4·6				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr. ö. W.	kr. ö. W.	kr. ö. W.			
381	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine und Schotter, welche nach Specialtarif 3 tarifiren	Ausweiche bei Lititz (zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Königinhof	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch eigene Leute und auf eigene Kosten in der jeweilig hiefür festgesetzten Frist zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	20·0	12·5	7·5	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Vysočan Ö.N.W.B.				29·4	16·7	12·7			
					Lieben Ö.N.W.B.				29·7	17·0	12·7			
					Prag Ö.N.W.B.				30·0	17·3	12·7			
382	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Reis	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Tetschen	Die Sendungen müssen nach Galizien, Rumänien oder Russland bestimmt sein und zu den Sätzen der betreffenden directen Elbeumschlagstarife abgefertigt werden. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Elbeumschlagstarif Galizien—Laube vom 1. März 1886. Elbeumschlagstarif Rumänien—Laube vom 1. Januar 1888. Elbeumschlagstarif Südwestrussland—Laube vom 15. August 1886. Elbeumschlagstarif Galizien—Aussig-Landungsplatz vom 1. März 1886			Fünf Pfennige pro 100 kg Nachlass von der Schleppbahngebühr, soweit dieselbe mit zehn Pfennigen pro 100 kg bemessen erscheint	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	
				Schönpriesen-Umschlag	Schönpriesen									
				Aussig-Landungsplatz	Aussig									
383	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Dresden-Elbkai und Aussig-Landungsplatz	Sämmtlichen in den Nachträgen IV zu den Elbeumschlagstarifen Galizien—Laube, Galizien—Dresden-Elbkai und Galizien—Aussig-Landungsplatz vom 15. März 1889 in dem Reclamations-Ausnahmetarife Nr. 1 für Reis, geschält, enthaltenen Stationen	Bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Nachträge IV zu den Elbeumschlagstarifen Galizien—Laube, Galizien—Dresden-Elbkai und Galizien—Aussig-Landungsplatz vom 15. März 1889			Fünfzehn Pfennige von den Frachtsätzen des im Reclamationswege giltigen Ausnahmetarifes 1 für Reis, geschält	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Seeconnaissements für den Transport von Bremen und Bremerhafen nach Hamburg der Schiffsconnaissements für den Transport ab Hamburg bis zum Umschlagsplatze und der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse ab Umschlagsplatz nach der galizischen Bestimmungsstation. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	Die Transporte müssen nachweislich von Bremen und Bremerhafen proveniren

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
384	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Quarzsand und Quarzsandklumpen	Graz	Voitsberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen u. Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Ende December 1890	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	15·2 kr.	13·6 kr. incl. Mgb. und exclus. Ueberfuhr; für Graz S. B. transitirende Sendungen	1·6 kr.	Im Kartirungswege		
385	Südbahn-Gesellschaft		Dielen-Gyps	Ternitz	Wien (Matzleinsdorf)	**Auflieferung von mindestens 300 Wagen während der Begünstigungsdauer** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Bezüglich des Ablegens und Aufladens, sowie des Auflegens und Abladens dieser Transporte gelten die normalen Bestimmungen	Bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn	22 kr. excl. Mgb. und Auf- und Ablegegebühr	16 kr. excl. Mgb. und Auf- und Ablegegebühr	6 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
386	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Berzenoze	Grammat-Neusiedl	Bestimmungen der Serie XVI des Südbahn-Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	46·49 kr. incl. Steuer excl. Mgb.	40·84 kr. incl. Steuer excl. Mgb.	5·65 kr.	Im Kartirungswege		

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 1 ex 1890, sub Post 36, hat es in der Rubrik „nach" anstatt „Prag K.F.N.B.", richtig „Prag K.F.J.B." zu lauten.

Berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungs-Anstalt der österreich. Eisenbahnen.

Kundmachung.

Bei der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungs-Anstalt der österreich. Eisenbahnen ist der Posten des **Buchhalters** zu besetzen.

Bewerber um diesen Posten, welche nebst der gründlichen Kenntniss des Buchhaltungswesens auch eine praktische Verwendung in diesem Fache nachzuweisen in der Lage sind, haben ihre Gesuche bis längstens 15. Februar l. J. bei der genannten Anstalt, I., Tuchlauben Nr. 7 (3. Stiege, I. Stock) einzureichen. In diesen Gesuchen haben die Gesuchsteller die Bedingungen, unter welchen sie in die Dienste der Anstalt zu treten geneigt sind und insbesondere die Höhe der von ihnen beanspruchten Bezüge bekannt zu geben.

Unter den Bewerbern werden diejenigen in erster Linie berücksichtigt, welche nebst den buchhalterischen auch versicherungstechnische Kenntnisse nachweisen können.

Wien, am 23. Jänner 1890.

Der Vorstand.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 11. **Wien, 28. Jänner 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Statthalters in Steiermark vom 1. December 1889 *), betreffend die Flösserei-Ordnungen für den Ennsfluss.

Von Seite des k. k. Handelsministeriums sind im Vereine mit dem k. k. Ministerium des Innern und des Ackerbaues laut Erlasses vom 10. October 1889, Z. 33.842, die Flösserei-Ordnungen für den Ennsfluss

I. in der Strecke von der salzburgisch-steiermärkischen Landesgrenze bis zum Gesäuse,

II. in der Strecke von Hieflau bis zur Einmündung in die Donau

genehmigt worden und werden nachstehend kundgemacht.

Kübeck m. p.

I. Vorschrift,

betreffend den Betrieb der Flossfahrt auf dem Ennsflusse in der Strecke von der salzburgisch-steierischen Landesgrenze bis zum Gesäuse.

§ 1. Anzeige von Flussgebrechen.

Die Flossfahrer haben selbst oder durch ihre Bevollmächtigten jedes die Sicherheit der Flossfahrt bedrohende Flussgebrechen der politischen Bezirksbehörde, in deren Amtssprengel es wahrgenommen wird, anzuzeigen.

§ 2. Einbinden der Flösse.

Das Zusammenstellen (Einbinden, Abbinden, Fludern) der Flösse darf nur an solchen Plätzen und muss in einer solchen Art vorgenommen werden, dass dadurch weder die Flossfahrt behindert wird, noch die Flussufer beschädigt werden.

Die Einbindplätze sind vor deren Benützung der politischen Bezirksbehörde anzuzeigen, welche beim Vorhandensein oder nachträglichen Eintritte eines der beiden Ausschliessungsgründe deren Verwendung bezw. Weiterverwendung untersagt.

Wenn das Zusammenstellen der Flösse an Stellen vorgenommen werden soll, wo das Flussufer durch Bauten geschützt ist, so sind vom Einbinder auf seine Kosten alle zur Vermeidung einer Beschädigung der Uferbauten erforderlichen Vorkehrungen zu treffen.

§ 3. Anlanden.

Das Anlanden der Flösse darf in der Regel nur an den behördlich bestimmten Landungsplätzen stattfinden.

Beim Anlanden an diesen Plätzen haben die zuerst ankommenden Flossführer ihre Fahrzeuge so zu stellen, dass die nachkommenden ungehindert landen können und die freie Flossfahrt nicht behindert wird.

Die Flösse sind bei Vermeidung jeder Uferbeschädigung sicher anzuheften und bei bedeutendem Steigen des Wassers unter entsprechenden Vorsichtsmassregeln zur Verhütung des Abreissens ans Ufer zu ziehen.

§ 4. Verpflichtungen der Uferbesitzer.

Inwiefern die Uferbesitzer verpflichtet sind, das Landen und Befestigen der Flösse, das Aussetzen derselben und ihrer Ladung, das Begehen der Ufer durch das zur wasserpolizeilichen Aufsicht bestellte Personale und bestehende Leinpfade zu dulden, wird in den §§ 8 und 9 des

*) Enthalten in dem am 16. December 1889 ausgegebenen IX. Stück des Landes-Gesetz- und Verordnungs-Blattes für das Herzogthum Steiermark unter Nr. 14.

Reichsgesetzes vom 30 Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des steierischen Landesgesetzes vom 18. Jänner 1872, L.-G.-Bl. Nr. 8, bestimmt.*)

§ 5. Wasserstandsmesser.

Wasserstandsmesser haben an folgenden Orten zu bestehen und von dazu Verpflichteten erhalten zu werden:

an der Brücke in Steg,
„ „ „ „ Schladming,
„ „ „ „ Aich,
„ „ „ „ Gstatt,
„ „ „ „ Neuhaus,
„ „ „ „ Liezen,
„ „ „ „ Frauenberg,
„ „ „ „ Admont.

Jeder dieser Wasserstandsmesser ist mit je zwei färbigen Markirungstafeln von 60 cm Länge und 20 cm Breite zu versehen. Die obere rothe Tafel zeigt mit ihrer Oberkante jenen Wasserspiegel an, bei welchem die Flösserei eingestellt werden muss, während die untere schwarze Tafel mit ihrer Unterkante denjenigen niedersten Wasserstand bezeichnet, bei welchem mit dem Flössen begonnen werden kann.

Die Aufstellung der Wasserstandsmesser, die richtige Markirung des Nullpunktes, sowie der Zulässigkeitsgrenzen der Flösserei erfolgt unter Anleitung der Organe des Staatsbaudienstes.

§ 6. Zulässigkeit der Flossfahrt, Fahrregeln.

Die Flossfahrer sind verpflichtet, nach jedem bedeutenden Hochwasser vor dem Wiederbeginne der Fahrten die zu befahrende Flussstrecke zu besichtigen und sich zu überzeugen, ob dieselbe ohne Anstand zu passiren ist.

Die ersten Fahrten nach jedem bedeutenden Hochwasser sind ferners mit besonderer Vorsicht und unter Vornahme von Sondirungen zu bewerkstelligen; wenn es die Sicherheit der Fahrt erfordert, ist dem Flosse ein Wahrschaukahn auf die Entfernung von 400 bis 500 m vorauszusenden.

Mit der Flossfahrt darf in den einzelnen Theilen dieser Flussstrecke nur dann begonnen werden, wenn bei dem Wasserstandsmesser an jener der im § 5 angeführten Brücken, welche dem Abfahrtsorte zunächst gelegen ist, der Wasserspiegel die Unterkante der schwarzen Tafel erreicht hat.

Die Abfahrt oder Weiterfahrt der Flösse ist sofort einzustellen, wenn bei dem Wasserstandsmesser der dem Abfahrtsorte zunächst gelegenen, oder der zuletzt passirten, der im § 5 angeführten Brücken der Wasserspiegel die Oberkante der rothen Tafel erreicht.

Wenn die Flossfahrt aus öffentlichen Rücksichten behördlich verboten wurde, dann bei Nebel, Schneegestöber, Sturm und Treibeis dürfen die Flösse nicht abfahren. Werden sie von letzteren Naturereignissen während der Fahrt betroffen, so müssen sie am nächsten geeigneten Platze anlanden.

Zur Nachtzeit, das ist eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang, ist die Flossfahrt untersagt.

Während der Fahrt müssen die Flösse möglichst stromrecht gehalten werden, und ist das Anfahren oder Schleifen der Brücken, Fähren, Uferbauten, Warnzeichen und dergleichen strengstens untersagt.

Die für die Passirung von Brücken und Fähren bestehenden besonderen Bestimmungen sind von den Flossfahrern genau zu befolgen.

Befindet sich ein Anländeplatz unmittelbar oberhalb einer Fähre, so ist in einer der Oertlichkeit entsprechenden Entfernung ein Wahrschaupfahl anzubringen. Sobald der Vordertheil des fahrenden Flosses die Wahrschau erreicht hat, ist der Führer der Fähre verpflichtet, das Fahrwasser frei zu halten, bezw. unverzüglich frei zu machen.

§ 7. Länge und Breite, Bemannung der Flösse.

Die Flösse dürfen nur in solchen Breiten gebunden werden, dass die bestehenden Brücken und Ueberfuhr-Fahrzeuge keine Beschädigungen erleiden.

Die Bemannung hat für Flösse bis zu 20 m Länge mindestens aus zwei Flössern zu bestehen.

Bei hohem Wasserstande ist dieser Bemannungsstand für Flösse von $2^1/_2$ m Breite und 20 m Länge auf drei Mann, für breitere und längere Flösse auf vier Mann zu erhöhen.

Der Eigenthümer des Flosses haftet für die vollkommene Eignung und die hinreichende Anzahl der Bemannung. Er ist auch dafür verantwortlich, dass das Flösserpersonale mit den zum Nachweise seiner Identität erforderlichen Legitimations-Documenten versehen ist und dieselben jederzeit mit sich führt.

§ 8. Construction und Ausrüstung der Flösse

Für die sichere, der Ladung entsprechende Construction der Flösse und deren angemessene Ausrüstung, namentlich mit Rudern, Reserverudern, Haken, Anhaltespeiteln, Beilen, Seilen und Griesbeilen, sind die Eigenthümer verantwortlich.

Zur Flossausrüstung gehört auch eine Tafel, welche den Namen und Wohnort des Flosseigenthümers in einer, gleichzeitig von beiden Flussufern deutlich erkennbaren Schrift mit 15 cm Buchstabenhöhe enthält und in der Längsrichtung des Flosses auf einer mindestens 1 m hohen Stange zu befestigen ist.

§ 9. Fahrdistanzen. Verbot des Vorfahrens.

Die Flösse dürfen vom gleichen Orte nacheinander nur in Zwischenräumen von wenigstens 5 Minuten abfahren. Wird ein Floss eingeholt, so hat das nachkommende seinen Lauf zu verzögern, eventuell geeigneten

---

*) Diese Paragraphe lauten:

§ 8. Die Uferbesitzer sind verpflichtet, das Landen und Befestigen der Schiffe und Flösse an den dazu behördlich bestimmten Plätzen, insoferne sie dafür keine Vergütung bezogen haben, auch fernerhin unentgeltlich zu dulden.

Wird zum Landen oder Befestigen der Schiffe und Flösse ein dazu noch nicht verwendeter Theil ihres Grundeigenthumes in Anspruch genommen, so haben sie ein Recht auf Entschädigung.

Die Uferbesitzer sind ferner verpflichtet, das Begehen der Ufer durch das zur wasserpolizeilichen Aufsicht bestellte Personale, sowie bestehende Leinpfade unentgeltlich zu dulden und können blos ausnahmsweise dann eine Entschädigung fordern:

a) wenn diese Forderung auf einem besonderen Rechtstitel beruht, oder
b) wenn zur Erhaltung eines bestehenden Leinpfades ein dazu noch nicht verwendeter Theil ihres Grundeigenthums in Anspruch genommen wird. Die Erwerbung der zum Landen und Befestigen der Schiffe und Flösse und zur Herstellung von neuen Leinpfaden erforderlichen Grundstücke ist nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte zu beurtheilen.

§ 9. In Nothfällen ist es gestattet, an jedem geeigneten Platze zu landen, sowie die Ladung der Flösse und Schiffe und nöthigenfalls die Fahrzeuge selbst bis zur möglichen Weiterbeförderung auf die Ufer auszusetzen, wofür der Uferbesitzer im Falle einer erlittenen Beschädigung von dem Floss- oder Schiffseigenthümer unbeschadet des dem letzteren gegen dritte Personen etwa zustehenden Rückersatzanspruches, eine angemessene Entschädigung zu verlangen berechtigt ist.

Ortes anzuhalten, bis das vorausfahrende einen entsprechenden Vorsprung gewonnen hat.

Ein Vorfahren ist nicht gestattet.

§ 10. Verhalten bei Strandungen.

Wenn ein Floss auf den Grund auffährt, berstet oder sonst verunglückt, und dadurch ein Hinderniss für die Flossfahrt bildet, ist dasselbe von seiner Bemannung und den etwa sonst an dem Unglücksfalle Schuldtragenden schnellstens flott zu machen oder sonst wegzuräumen, widrigenfalls die politische Bezirksbehörde berechtigt ist, dasselbe auf Kosten des Eigenthümers, unbeschadet des demselben gegen dritte Personen etwa zustehenden Regressrechtes zu beseitigen.

Der Führer eines solchen Flosses ist verpflichtet, mindestens 1000 m oberhalb der betreffenden Flussstelle einen Wahrschauposten aufzustellen, welcher den nachkommenden Flössen durch Zeichen oder Zuruf mitzutheilen hat, dass und wo das Floss festgefahren ist, und dieselben zum Beilegen auffordert.

Erst wenn das verunglückte Floss seine Fahrt wieder aufgenommen hat, oder falls dies nicht möglich ist, erst wenn die Vorbeifahrt ohne Beschädigung erfolgen kann, dürfen die nachkommenden Flösse ihre Fahrt fortsetzen.

§ 11. Verhalten bei eintretenden Gefahren.

In Fällen von eintretenden Gefahren haben alle Flösser, Fährleute und Fischer ohne Unterschied sich gegenseitig Hilfe zu leisten, und ist es die Pflicht eines jeden Flossführers, vor Allem für die Sicherheit oder Rettung der Personen und dann erst für jene der Fahrzeuge und der Ladung zu sorgen.

Uebrigens sind alle Flossführer und Flösser verpflichtet, wenn einem Flosse Gefahr droht, sich zu allen jenen Diensten unweigerlich brauchen zu lassen, wozu sie von den zur Handhabung der Ordnung aufgestellten Behörden und Organen aufgefordert werden.

§ 12. Rettungskähne.

Rettungskähne sind an den behördlich bestimmten Plätzen in Bereitschaft zu halten. Hierüber, sowie über die Verpflichtung zur Tragung der dadurch erwachsenen Kosten, entscheidet bei Abgang besonderer Vereinbarungen die politische Bezirksbehörde, wobei als Grundsatz festzuhalten ist, dass jene Flösserei-Unternehmer, für deren Personale die Aufstellung der Rettungskähne aus Sicherheitsrücksichten gefordert wird, auch für deren Kosten aufzukommen haben.

§ 13. Anbordführung eines Exemplars dieser Vorschrift.

Ein Exemplar dieser Vorschrift muss sich jederzeit an Bord des Flosses befinden, und ist den mit der Handhabung derselben betrauten Behörden und Organen auf deren Verlangen vorzuzeigen.

§ 14. Strafbestimmungen.

Uebertretungen dieser Vorschrift werden, soferne sie nicht unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes vom 27. Mai 1852, R.-G.-Bl. Nr. 117, unter die Strafbestimmungen des steierischen Landesgesetzes vom 18. Jänner 1872, L.-G.-Bl. Nr. 8, oder unter andere Normen fallen, an den Schuldtragenden nach Massgabe der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, mit Geldstrafen von Einem bis Hundert Gulden, oder mit Arrest von sechs Stunden bis zu vierzehn Tagen geahndet.

§ 15. Schadenersatz.

Für Beschädigungen von Personen oder fremden Eigenthums sind die Schuldtragenden ersatzpflichtig und der Eigenthümer des betreffenden Flosses, bezw. der Flossführer, haftend, wenn sie durch Ausserachtlassung der ihnen nach dieser Vorschrift obliegenden Verpflichtungen die Beschädigung verursacht haben.

§ 16. Behörden.

Die Handhabung und Ueberwachung dieser Vorschrift steht den politischen Bezirksbehörden, deren Amtssprengel von der Enns berührt wird, zu, welche sich hiebei der Mitwirkung der Gendarmerie und der Vorsteher der Ufergemeinden zu bedienen haben.

Der Anordnung der Aufsichtsbehörde und der genannten Organe muss Seitens des Führers und der Bemannung eines Flosses unbedingt Folge geleistet werden.

II. Vorschrift,

betreffend den Betrieb der Flossfahrt auf dem Ennsflusse in der Strecke von Hieflau bis zu seiner Einmündung in die Donau *).

§ 1. Anzeige von Flussgebrechen.

Die Flossfahrer haben selbst oder durch ihre Bevollmächtigten jedes die Sicherheit der Flossfahrt bedrohende Flussgebrechen der politischen Bezirksbehörde oder Strombauleitung, in deren Amtssprengel es wahrgenommen wird, anzuzeigen.

§ 2. Einbinden der Flösse.

Das Zusammenstellen (Einbinden, Abbinden, Fludern) der Flösse darf nur an solchen Plätzen und muss in einer solchen Art vorgenommen werden, dass dadurch weder die Flossfahrt behindert wird, noch die Flussufer beschädigt werden.

Die Einbindplätze sind vor deren Benützung der politischen Bezirksbehörde anzuzeigen, welche beim Vorhandensein oder nachträglichen Eintritte eines der beiden Ausschliessungsgründe deren Verwendung bezw. Weiterverwendung untersagt.

Wenn das Zusammenstellen der Flösse an Stellen vorgenommen werden soll, wo das Flussufer durch Bauten geschützt ist, so sind vom Einbinder auf seine Kosten alle zur Vermeidung einer Beschädigung der Uferbauten erforderlichen Vorkehrungen zu treffen.

Das Zusammenstellen der Flösse an den beiden Ländenin der Stadt Steyr und der Vorstadt Ort wird nur ausnahmsweise gestattet und ist hiezu die Erlaubniss der Stadtgemeinde-Vorstehung einzuholen.

*) Gleichzeitig verlautbart in Oesterreich ob der Enns mit Kundmachung des k. k. Statthalters vom 1. December 1889, L.-G.- u. V.-Bl. Nr. 14, und in Oesterreich unter der Enns mit Kundmachung des k. k. Statthalters vom 1. December 1889, L.-G.- u. V.-Bl. Nr. 36.

§ 3. Anlanden.

Das Anlanden der Flösse darf in der Regel nur an den behördlich bestimmten Landungsplätzen stattfinden.

Beim Anlanden an diesen Plätzen haben die zuerst ankommenden Flossführer ihre Fahrzeuge so zu stellen, dass die nachkommenden ungehindert landen können und die freie Flossfahrt nicht behindert wird.

Die Flösse sind bei Vermeidung jeder Uferbeschädigung sicher anzuheften und bei bedeutendem Steigen des Wassers unter entsprechenden Vorsichtsmassregeln zur Verhütung des Abreissens ans Ufer zu ziehen.

In der Flussstrecke von Steyr abwärts sind öffentliche Anlände- (Lände- und Lade-) Plätze, deren Instandhaltung behördlich überwacht wird:

Der Ennsquai in Steyr;

der Ortsquai in Steyr, dessen Strecke von der unteren Ecke des Hauses Nr. 16, flussabwärts bis zur Ecke des sogenannten Pleckgrabens für die Ladenkähne bestimmt wird;

die ober- und unterhalb des Holzleitner'schen Anwesens in Enns gelegenen beiden Anländeplätze.

Das einfache Anlanden oder Anheften ist auch an nachstehenden Uferstellen gestattet:

Beim Schlösselhofe unterhalb Steyr am linken Ufer;

oberhalb der Ueberfuhr zu Haidershofen, und zwar anstossend an dieselbe, am linken Ufer;

beim Haimbuch am rechten Ufer;

an der Wengerau oberhalb Mühlrading am rechten Ufer;

nächst der Ueberfuhr in Mühlrading am linken Ufer (Plaik);

an der Weindlau am rechten Ufer.

An diesen Uferstellen ist jedoch das Ein- und Ausladen von Holz, insoferne die Zu- und Abfuhr nicht durchaus über öffentlichen Grund bewerkstelligt werden kann, an die Zustimmung der betreffenden Grundbesitzer gebunden.

Die besonderen Anordnungen und Bedingungen, unter welchen die Benützung der Anländeplätze in der Stadt Steyr gestattet ist, sind in der, einen Anhang der gegenwärtigen Vorschrift bildenden Ländeordnung der genannten Stadt (Beilage A) enthalten.

§ 4. Verpflichtungen der Uferbesitzer.

Inwieferne die Uferbesitzer verpflichtet sind, das Landen und Befestigen der Flösse, das Aussetzen derselben und ihrer Ladung, das Begehen der Ufer durch das zur wasserpolizeilichen Aufsicht bestellte Personale und bestehende Leinpfade zu dulden, wird in den §§ 8 und 9 des Reichsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, des steierischen Landesgesetzes vom 18. Jänner 1872, L.-G.-Bl. Nr. 8, des oberösterreichischen Landesgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 32, und des niederösterr. Landesgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 56, bestimmt.*)

§ 5. Wasserstandsmesser.

Wasserstandsmesser haben an folgenden Orten zu bestehen und von den dazu Verpflichteten erhalten zu werden:

1. in Hieflau an der Quaimauer des Holzrechens am linken Ennsufer;
2. an der Brücke in Grossreifling;
3. an der Brücke in Weissenbach am rechten Ufer;
4. am Einbindeplatze am rechten Ufer bei der Kesselbrücke;
5. bei der Brücke in Kleinreifling;
6. an der Brücke in Kastenreit;
7. beim Einbindeplatze unterhalb der Brücke in Grossramming, und zwar an einem Felsen am rechten Ennsufer;
8. an der Brücke in Reichramming;
9. an der Brücke in Trattenbach;
10. an der Brücke in Sand;
11. an der Brücke in Losenstein;
12. an der Ennsbrücke in Steyr;
13. an der Reichsstrassenbrücke in Enns.

Jeder dieser Wasserstandsmesser ist mit je zwei färbigen Markirungstafeln von 60 cm Länge und 20 cm Breite zu versehen. Die obere rothe Tafel zeigt mit ihrer Oberkante jenen Wasserspiegel an, bei welchem die Flösserei eingestellt werden muss, während die untere schwarze Tafel mit ihrer Unterkante denjenigen niedersten Wasserstand bezeichnet, hei welchem mit dem Flössen begonnen werden kann.

Die Aufstellung der Wasserstandsmesser, die richtige Markirung des Nullpunktes, sowie der Zulässigkeitsgrenzen der Flösserei erfolgt unter Anleitung der Organe des Staatsbaudienstes.

§ 6. Zulässigkeit der Flossfahrt, Fahrregeln.

Die ersten Fahrten nach jedem bedeutenden Hochwasser sind mit besonderer Vorsicht und unter Vornahme von Sondirungen zu bewerkstelligen; wenn es die Sicherheit der Fahrt erfordert, ist dem Flosse ein Wahrschaukahn auf die Entfernung von 400 bis 500 m vorauszusenden.

In der Flussstrecke von Hieflau abwärts bis zum Franzbache ist die Flossfahrt nur bei einem Wasserstande von 0·1 m ober dem Nullpunkte des dem Abfahrtsorte zunächst gelegenen, im § 5 unter Ziffer 1—4 bezeichneten Wasserstandsmessers gestattet, und ist die Abfahrt, bezw. Weiterfahrt, der Flösse sofort einzustellen, wenn der Wasserspiegel bei dem zunächst gelegenen, bezw. bei dem zuletzt passirten dieser Wasserstandsmesser die Höhe von 2 m ober Null erreicht hat.

In dieser Flussstrecke vom Franzbache abwärts darf die Flossfahrt erst bei einem Wasserstande von 0·2 m

*) Diese Paragraphe lauten:

§ 8. Die Uferbesitzer sind verpflichtet, das Landen und Befestigen der Schiffe und Flösse an den dazu behördlich bestimmten Plätzen, insoferne sie dafür keine Vergütung bezogen haben, auch fernerhin unentgeltlich zu dulden.

Wird zum Landen oder Befestigen der Schiffe und Flösse ein dazu noch nicht verwendeter Theil ihres Grundeigenthums in Anspruch genommen, so haben sie ein Recht auf Entschädigung.

Die Uferbesitzer sind ferner verpflichtet, das Begehen der Ufer durch das zur wasserpolizeilichen Aufsicht bestellte Personale, sowie bestehende Leinpfade unentgeltlich zu dulden, und können blos ausnahmsweise dann eine Entschädigung fordern:

a) wenn diese Forderung auf einem besonderen Rechtstitel beruht, oder
b) wenn zur Erhaltung eines bestehenden Leinpfades ein dazu noch nicht verwendeter Theil ihres Grundeigenthums in Anspruch genommen wird. Die Erwerbung der zum Landen und Befestigen der Schiffe und Flösse und zur Herstellung von neuen Leinpfaden erforderlichen Grundstücke ist nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte zu beurtheilen.

§ 9. In Nothfällen ist es gestattet, an jedem geeigneten Platze zu landen, sowie die Ladung der Flösse und Schiffe und nöthigenfalls die Fahrzeuge selbst bis zur möglichen Weiterbeförderung auf die Ufer auszusetzen, wofür der Uferbesitzer im Falle einer erlittenen Beschädigung von dem Floss- oder Schiffseigenthümer, unbeschadet des dem letzteren gegen dritte Personen etwa zustehenden Rückersatzanspruches, eine angemessene Entschädigung zu verlangen berechtigt ist.

unter dem Nullpunkte des dem Abfahrtsorte zunächst gelegenen Wasserstandsmessers begonnen werden, und ist die Abfahrt bezw. Weiterfahrt der Flösse sofort einzustellen, wenn der Wasserspiegel bei dem der Abfahrtsstelle zunächst gelegenen, bezw. bei dem zuletzt passirten Wasserstandsmesser die Höhe von 2 m ober Null erreicht hat.

In diesen Höhen sind daher die Unterkanten der schwarzen, bezw. die Oberkanten der rothen Tafeln anzubringen.

Wenn die Flossfahrt aus öffentlichen Rücksichten behördlich verboten wurde, dann bei Nebel, Schneegestöber, Sturm und Treibeis dürfen die Flösse nicht abfahren. Werden sie von letzteren Naturereignissen während der Fahrt betroffen, so müssen sie am nächsten geeigneten Platze anlegen.

Zur Nachtzeit, das ist eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang, ist die Flossfahrt untersagt.

Während der Fahrt müssen die Flösse möglichst stromrecht gehalten werden und ist das Anfahren oder Schleifen der Brücken, Fähren, Uferbauten, Warnzeichen und dergleichen strengstens untersagt.

Die für die Passirung von Brücken und Fähren bestehenden besonderen Bestimmungen sind von den Flossfahrern genau zu befolgen.

Befindet sich ein Anländeplatz unmittelbar oberhalb einer Fähre, so ist in einer der Oertlichkeit entsprechenden Entfernung ein Wahrschaupfahl anzubringen. Sobald das Vordertheil des fahrenden Flosses diese Wahrschau erreicht hat, ist der Führer der Fähre verpflichtet, das Fahrwasser freizuhalten, bezw. unverzüglich frei zu machen.

§ 7. Länge und Breite, Bemannung der Flösse, Flösserpatent.

Die Flösse dürfen nur in solchen Breiten gebunden werden, dass die bestehenden Brücken und Ueberfuhr-Fahrzeuge keine Beschädigungen erleiden.

Bei kleinem Wasserstande genügt für Flösse bis zu 26 m Länge eine Bemannung von zwei Flössern. Sonst muss die Bemannung der Länge der Flösse, welche 60 m nicht übersteigen darf, der Ladung derselben und dem herrschenden Wasserstande entsprechen, und müssen in diesem Falle bei dem höchsten, die Fahrt noch zulassenden Wasserstande sechs bis neun Flösser zur Bedienung vorhanden sein.

In der Flussstrecke von der Stadt Steyr abwärts dürfen zur Führung der Flösse nur solche Personen verwendet werden, welche mit einem nach dem beiliegenden Muster (Beilage B) ausgestellten Flösserpatente versehen sind. Zur Ausstellung des Flösserpatentes sind jene politischen Bezirksbehörden berechtigt, deren Amtssprengel von diesem Theile des Ennsflusses berührt wird. Die Ausstellung des Patentes ist daher bei einer dieser Behörden schriftlich anzusuchen und erfolgt auf Grund einer bei derselben unter Zuziehung von bereits patentirten Flossführern vorgenommenen Prüfung.

Im Uebrigen ist hinsichtlich der Ausstellung und auch hinsichtlich der Einziehung dieses Patentes nach den diesbezüglich für die Donau geltenden Bestimmungen vorzugehen. Das Flösserpatent ist vom Flösser während der Ausübung der Fahrt stets mitzuführen.

Der Eigenthümer des Flosses, in der Flussstrecke von Steyr abwärts auch der Flossführer, haftet für die vollkommene Eignung und die hinreichende Anzahl der Bemannung, sowie er auch dafür verantwortlich ist, dass das Flösserpersonale mit den zum Nachweise seiner Identität erforderlichen Legitimations-Documenten versehen ist und dieselben jederzeit mit sich führt.

Der Flossführer haftet weiters für die sichere und entsprechende Führung des Flosses.

§ 8. Construction und Ausrüstung der Flösse.

Für die sichere, der Ladung entsprechende Construction der Flösse und deren angemessene Ausrüstung mit Rudern, Reserverudern, Haken, Anhaltespeiteln, Beilen, Seilen und Griesbeilen, sind die Eigenthümer, in der Strecke von Steyr abwärts auch die Flossführer, verantwortlich. Die Letzteren haben sich vor Beginn der Fahrt, sowie nach jedem Landen von dem guten Zustande der Flösse zu überzeugen und etwaige Schäden vor Antritt der Weiterfahrt zu beheben.

Zur Flossausrüstung gehört auch eine Tafel, welche den Namen und Wohnort des Flosseigenthümers in einer gleichzeitig von beiden Flussufern deutlich erkennbaren Schrift mit 15 cm Buchstabenhöhe enthält und in der Längsrichtung des Flosses auf einer mindestens 1 m hohen Stange zu befestigen ist.

§ 9. Fahrdistanzen, Vorfahren.

Die Flösse dürfen vom gleichen Orte nacheinander nur in Zwischenräumen von wenigstens 5 Minuten abfahren.

Wird ein Floss eingeholt, so hat das vorausfahrende in das nächste ruhige Wasser einzulenken und dem nachkommenden schneller fahrenden Flosse das Vorfahren in der Naufahrt zu ermöglichen.

Unter einer Brücke oder in der Bahn einer Fähre ist das Vorfahren nicht gestattet.

§ 10. Verhalten bei Strandungen.

Wenn ein Floss auf den Grund auffährt, berstet oder sonst verunglückt und dadurch ein Hinderniss für die Flossfahrt bildet, ist dasselbe von seiner Bemannung und den etwa sonst an dem Unglücksfalle Schuldtragenden schnellstens flott zu machen oder sonst wegzuräumen, widrigenfalls die politische Bezirksbehörde berechtigt ist, dasselbe auf Kosten des Eigenthümers, unbeschadet des demselben gegen dritte Personen etwa zustehenden Regressrechtes, zu beseitigen.

Der Führer eines solchen Flosses ist verpflichtet, mindestens 1000 m oberhalb der betreffenden Flussstelle einen Wahrschauposten aufzustellen, welcher den nachkommenden Flössen durch Zeichen und Zuruf mitzutheilen hat, dass und wo das Floss festgefahren ist, und dieselben zum Beilegen auffordert.

Erst wenn das verunglückte Floss seine Fahrt wieder aufgenommen hat, oder falls dies nicht möglich ist, erst wenn die Vorbeifahrt ohne Beschädigung erfolgen kann, dürfen die nachkommenden Flösse ihre Fahrt fortsetzen.

§ 11. Verhalten bei eintretenden Gefahren.

In Fällen von eintretenden Gefahren haben alle Flösser, Fährleute und Fischer ohne Unterschied sich gegenseitig Hilfe zu leisten, und ist es die Pflicht eines jeden Flossführers, vor Allem für die Sicherheit oder Rettung der Personen und dann erst für jene der Fahrzeuge und der Ladung zu sorgen.

Uebrigens sind alle Flossführer und Flösser verpflichtet, wenn einem Flosse Gefahr droht, sich zu allen jenen Diensten unweigerlich brauchen zu lassen, wozu sie von den zur Handhabung der Ordnung aufgestellten Behörden und Organen aufgefordert werden.

§ 12. Rettungskähne.

Rettungskähne sind an den behördlich bestimmten Plätzen in Bereitschaft zu halten. Hierüber, sowie über die Verpflichtung zur Tragung der dadurch erwachsenen Kosten, entscheidet bei Abgang besonderer Vereinbarungen die politische Bezirksbehörde, wobei als Grundsatz festzuhalten ist, dass jene Flösserei-Unternehmer, für deren Personale die Aufstellung der Rettungskähne aus Sicherheitsrücksichten gefordert wird, auch für deren Kosten aufzukommen haben.

Vorerst sind zur Haltung von solchen Rettungskähnen nachstehende Standorte bestimmt:

1. bei der Brücke in Grossreifling,
2. bei der Brücke in Weissenbach,
3. beim Einbindeplatz in Kessel,
4. in der Nähe des Hammerverwaltershauses in Kleinreifling,
5. am Einbindeplatze in Kasten,
6. bei der Ausmündung des Rodlbaches,
7. in der Gemeinde Losenstein beim Einbindeplatze an der Lansamündung,
8. am Ennsquai in der Stadt Steyr,
9. am Ortsquai in der Stadt Steyr,
10. bei der Stadtanlände in Enns.

§ 13. Anbordführung eines Exemplars dieser Vorschrift.

Ein Exemplar dieser Vorschrift muss sich jederzeit an Bord des Flosses befinden, und ist den mit der Handhabung derselben betrauten Behörden und Organen auf deren Verlangen vorzuzeigen.

§ 14. Strafbestimmungen.

Uebertretungen dieser Vorschrift werden, soferne sie nicht unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes vom 27. Mai 1852, R.-G.-Bl. Nr. 117, unter die Strafbestimmungen des steierischen Landesgesetzes vom 18. Jänner 1872, L.-G.-Bl. Nr. 8, bezw. des oberösterreichischen Landesgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 32, oder des niederösterreichischen Landesgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 56, oder unter andere Normen fallen, an den Schuldtragenden nach Massgabe der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, mit Geldstrafen von Einem bis Hundert Gulden oder mit Arrest von sechs Stunden bis zu vierzehn Tagen geahndet.

§ 15. Schadenersatz.

Für Beschädigungen von Personen oder fremden Eigenthums sind die Schuldtragenden ersatzpflichtig und der Eigenthümer des betreffenden Flosses bezw. der Flossführer haftend, wenn sie durch Ausserachtlassung der ihnen nach dieser Vorschrift obliegenden Verpflichtungen die Beschädigung verursacht haben.

§ 16. Behörden.

Die Handhabung und Ueberwachung dieser Vorschrift steht den politischen Bezirksbehörden, deren Amtssprengel von der Enns berührt wird, zu, welche sich hiebei der Mitwirkung der Fluss-Aufsichtsorgane, der Gendarmerie und der Vorsteher der Ufergemeinden zu bedienen haben.

Der Anordnung der Aufsichtsbehörde und der genannten Organe muss Seitens des Führers und der Bemannung eines Flosses unbedingt Folge geleistet werden

Beilage A.

Ländeordnung für den Ennsquai im Gemeindegebiete der k. k. landesfürstlichen Stadt Steyr.

Für das Anländen, Auffangen und Verbleiben der Flösse am Ennsquai, sowie für deren Ausladung und Ablagerung ihrer Holzfrachtung wird vom k. k. Statthalter in Oberösterreich und zwar rücksichtlich der localpolizeilichen Bestimmungen auf Grund des Beschlusses vom 28. Jänner 1881 des Gemeinderathes der k. k. l. f. Stadt Steyr nachstehende Lände-Ordnung festgesetzt, für deren genaue Handhabung der jeweilige Pächter des städt. Haft- und Ländegefälles bei sonstiger Auflösung des zwischen demselben und der Gemeinde bestehenden Vertragsverhältnisses verpflichtet ist.

§ 1. Jedes Floss, welches am Ennsquai landen will, muss wenigstens einen Tag früher beim Pächter des Ländegefälles angemeldet werden, wobei der Zeitpunkt der Ankunft annähernd anzugeben ist.

Flösse, welche ohne vorherige Ansage anlangen, dürfen bei Vermeidung einer Strafe von 1 fl. bis 5 fl. nicht zufahren. Würde durch eigenmächtiges Zufahren ein Schaden an den vorhandenen Flössen, Seilen, ärarischen oder städtischen Objecten oder dergleichen verursacht werden, so hat der jeweilige Pächter unbeschadet der Verpflichtung der schuldtragenden Partei zur Schadenersatzleistung sofort die nöthigen Ausbesserungen zu veranlassen.

§ 2. Das Zufahren und Auffangen der Flösse bei einem Wasserstande über 1·3 m ober Null am Steyr-Ennsflusspegel ist nur dann gestattet, wenn in Folge eines Unfalles den Schiffleuten die Möglichkeit benommen ist, die Fahrt ohne Gefahr fortzusetzen. Zuwiderhandelnde verfallen nebst der Verpflichtung zur Leistung des vollen Ersatzes für einen etwa hieraus entstandenen Schaden in eine Strafe von 1 fl. bis 10 fl., welche in Wiederholungsfällen oder bei einem besondere Vorsicht bedingenden Wasserstande bis auf 100 fl. erhöht werden kann.

§ 3. Die gelandeten Flösse müssen der Reihenfolge nach fortlaufende Nummern erhalten, welche an den Flössen auf geeignete Art ersichtlich gemacht werden müssen. Mehr als 25 Flösse dürfen an der Stadtlände nicht in Haft sein.

§ 4. Die gelandeten Flösse dürfen, wenn sie leer sind, nicht mehr als acht, sonst nicht mehr als vierzehn Tage in Haft bleiben. Drei Tage vor Ablauf dieser Frist hat der jeweilige Pächter des Lände-Gefälles die Flosseigenthümer oder deren Stellvertreter zur rechtzeitigen Beseitigung derselben aufzufordern. Wenn trotz dieser Aufforderung die Beseitigung des betreffenden Flosses innerhalb obiger Frist nicht erfolgte, so ist der jeweilige Pächter verpflichtet, dessen Beseitigung auf Kosten des Flosseigenthümers binnen drei Tagen und bei aussergewöhnlichen Fällen, insbesonders bei gefahrdrohendem Hochwasser, jedesmal sofort auf specielle Anordnung der Gemeinde-Vorstehung zu veranlassen, und kann im Nichtbeachtungsfalle dieser Anordnung hiezu von der Gemeinde durch Pönfälle bis zur Höhe von 100 fl. verhalten werden.

Bis zur erfolgten Entfernung oder Ausstreifung der Flösse sind selbe gehörig zu befestigen.

§ 5. Das Ausladen der Flösse hat nach Möglichkeit in der Reihenfolge ihrer Ankunft zu erfolgen.

Bei gefahrdrohendem Hochwasser hat der jeweilige Pächter das Ausladen und bei Eisgang auch die Beseitigung des Flossbodens, wofür ihm der Flosseigenthümer ersatzpflichtig bleibt, innerhalb der von der Gemeindevorstehung zu setzenden Frist unter den Folgen der im Punkte 4 angesetzten Massregel zu veranlassen.

§ 6. Die ausgeladenen Scheiter oder ausgestreiften Flösse dürfen nicht länger als eine Woche am Quai gelagert bleiben.

Säumige hat der jeweilige Pächter spätestens am letzten Tage der Frist einzumahnen, wonach, wenn mit der Wegschaffung nicht am achten Tage begonnen und selbe binnen zwei weiteren Tagen durchgeführt ist, der jeweilige Pächter bei den Folgen des Punktes 4 selbe auf Rechnung und Gefahr des Eigenthümers selbst zu veranlassen und in der Weise durchzuführen hat, dass am vierzehnten Tage nach der Eingangs erwähnten Ausladung oder Ausstreifung sämmtliches Material vom Quai entfernt ist. Zur Zeit des Früh- und Herbst-Jahrmarktes, wo der Wochenmarkt am Ennsquai abgehalten wird, muss derselbe an den Wochen-

markttagen von jeder Holzablagerung freigehalten werden. Das Ablagern des Brenn- und anderen Holzes, dann von Requisiten und anderen Gegenständen darf innerhalb des Raumes von drei Metern, von der Böschungskante an gerechnet, nicht stattfinden, um sowohl das gefahrlose Anlanden und Anheften der Wasser-Fahrzeuge nicht zu hindern, als auch um den Quai als Treppelweg für die Gegenzüge benützen zu können. Aus demselben Grunde ist auch das Ableeren von Schutt, Koth, Asche u. s. w. daselbst bei Vermeidung einer Geldstrafe bis zu 40 fl., eventuell bis zu acht Tagen Arrest verboten.

Die auf Grund dieses Paragraphes erlegten Geldstrafen oder aus der Caution für verfallen zu erklärenden Pönfalls-Beträge haben dem Armenfonde der Stadtgemeinde Steyr zu Gute zu kommen.

§ 7. Der jeweilige Pächter hat das Recht, für jedes gelandete Floss bis zu einer Länge von 14 m 50 kr. und von mehr als 14 m 70 kr. einzuheben. Alle anderen Arbeiten, wie das Ausladen, Ausmessen und Verführen, hat er nach einem von der Gemeindevorstehung aufgestellten Tarif zu besorgen.

§ 8. Ueber die Anzahl der angelandeten Flösse und der hierauf verladenen Scheiter und sonstigen Materialien hat der jeweilige Pächter am Schlusse jeder Woche einen vom Wach-Inspector zu bestätigenden Ausweis der Gemeindevorstehung vorzulegen, in welchem sowohl die neu angelangten, als auch die von früher verbliebenen Flösse mit Angabe des verladenen Materials und des Datums des Anlangens nummernweise ersichtlich gemacht werden müssen. Ueberdies hat der jeweilige Pächter dem Wachinspector, resp. dessen Stellvertreter, behufs Ermöglichung der Controle jederzeit über dessen Aufforderung die gewünschten Auskünfte über die Zahl der gelandeten Flösse und des geladenen Materials zu ertheilen.

§ 9. Der jeweilige Pächter ist verpflichtet, die zur Ausübung dieses Gefälles erforderlichen Geräthschaften und die vorgeschriebenen Metermasse auf seine Kosten beizustellen.

§ 10. Die in dieser Lände-Ordnung ausgesprochenen Geldstrafen, zu deren Verhängung die Gemeinde-Vorstehung Steyr theils als solche, theils (in Fällen von Uebertretungen des Wasserrechts-Gesetzes) als politische Behörde für den Stadtbezirk competent ist, sowie etwaige, von der Caution für verfallen erklärte Pönfalls-Beträge, kommen mit Ausnahme der Fälle des § 6 dieser Lände-Ordnung auf Grund der §§ 70 und 73 des oberösterr. Wasserrechts-Gesetzes vom 28. August 1870, Gesetz- und Verordgs.-Bl. Nr. 32, dem oberösterr. Landesculturfonde zu Gute und sind demselben am Schlusse eines jeden Jahres mittelst Consignation durch die Stadtgemeinde Steyr abzuführen.

Gemeinde-Vorstehung der Stadt Steyr als politische Behörde für den Stadtbezirk Steyr, am 18. Jänner 1881.

Der Secretär: **Hähnel** m. p.

Der Bürgermeister: **Georg Pointner** m. p.

Zahl 1726. Wird genehmigt.

Linz, am 21. Februar 1881.

Der k. k. Vicepräsident und Statthalterei-Leiter: **Metternich** m. p.

ad Zahl 7883.

Ergänzung der Ländeordnung für den Ennsquai im Stadtgebiete Steyr vom 18. Jänner 1881.

§ 11. Das Fliedern und Abbinden der Flösse darf nur an jenem Theile des Ennsquais vorgenommen werden, welcher zwischen der Stiege nächst der Exdominikanerkirche und jener gegenüber dem rückwärtigen Hausthore des Hotels „Crammer", Haus-Nr. 31, liegt.

Die Länge dieses Platzes beträgt 47 m und wird durch zwei Haftstöcke markirt, die Breite dieses Platzes beträgt, von der Quaikante an gerechnet 5 m, und wird durch eingepflasterte Würfelsteine bezeichnet.

Die Parteien, welche diesen Flieder- und Abbindeplatz benützen wollen, müssen alljährig bei der Stadtgemeinde-Vorstehung unter Angabe der zu fliedernden Holzmenge die Anzeige erstatten, in Folge welcher dann von der Stadtgemeinde-Vorstehung die Reihenfolge des Fliederns unter den einzelnen Parteien festgestellt und von jeder derselben für allfällige Beschädigung des Quais eine Caution im Betrage von 25 fl. abverlangt werden wird.

Das Fliedern selbst darf nur mit Benützung von Schwellern, welche an den vorhandenen Haftringen zu befestigen sind, statthaben.

§ 12. Bei Hochwasser haben die Parteien ihre am Quai lagernden Hölzer vor dem Abtreiben, wodurch der Ennsbrücke leicht Schaden zugefügt werden könnte, auf geeignete Weise zu sichern, widrigenfalls sie für jeden daraus entstehenden Schaden haften.

Insoferne bei Gefahr im Verzuge derartige Versicherungsarbeiten durch städtische Organe ausgeführt werden, sind die hiedurch erwachsenen Auslagen zu vergüten und haftet hiefür auch die oberwähnte Caution.

§ 13. Am Ländeplatz am Ennsquai dürfen die Flösse stets nur in einer Reihe, und zwar Floss hinter Floss in Haft sein, damit der Stromstrich und die in demselben liegenden Joche der Ennsbrücke vollkommen frei bleiben.

§ 14. Zum zeitweiligen Ablagern von Brettern oder Pfosten und zum Verladen von Schnittholz auf Flössen wird der Quaitheil unterhalb der Ennsbrücke auf die Länge von 40 m mit Einschluss der untersten gegen den Steyrfluss zu liegenden Rampe bestimmt.

Bezüglich der Benützung dieses Ladeplatzes wird bemerkt, dass nicht die ganze Breite, sondern nur eine Breite von 2·5 m zur Lagerung benützt werden darf; im Uebrigen gelten hier dieselben Bestimmungen, wie sie unter § 11 für die Benützung des Flieder- und Abbindeplatzes aufgestellt erscheinen.

§ 15. Die Nichtbeachtung dieser Bestimmungen wird Seitens der Stadtgemeinde-Vorstehung mit Geld von 5 bis 100 fl. zu Gunsten des oberösterr. Landesculturfondes, eventuell mit Arrest von 24 Stunden bis zu 20 Tagen bestraft.

§ 16. An Wochenmarkttagen ist aus localpolizeilichen Rücksichten die Zufuhr von Lang- und Blockhölzern zum Ennsquai ausnahmslos verboten; Zuwiderhandelnde werden von der Stadtgemeinde-Vorstehung gemäss § 56 des Gemeinde-Statutes mit 5 bis 50 fl. zu Gunsten des städtischen Armen-Institutes, eventuell mit Arrest von 1 bis 10 Tagen bestraft.

Stadtgemeinde-Vorstehung Steyr als politische Behörde für den Stadtbezirk, am 4. August 1885.

Der Bürgermeister, kaiserl. Rath: **Georg Pointner.**

Zahl 9858/I. Wird genehmigt.

Linz, den 19. August 1885.

Der k. k. Statthalter: **Weber.**

TARIF.

A. Fürs Ausladen, Vermessen und Verladen:

per Quadratmeter (wie eben die Länge der Scheiter ist)	10 kr.
per Raummeter (genau)	12 „

B. Fürs Verführen des Holzes:

	per Quadratmeter	per Raummeter
1. Am Ennsquai	10 kr.	12 kr.
2. Am Stadtplatz, Grünmarkt und Enge	15 „	20 „
3. In die Berggasse, Voglsangberg, Schönau, Ennsdorf, Ort, Steyerdorf und Reichenschwall	20 „	25 „
4. Nach der Vorstadt Bei der Steyr, Wieserfeld, Eysnfeld und Aichet bis zum Hause Sieningerstrasse Nr. 71 (C.-Nr. 376)	25 „	30 „
5. Ins übrige Aichet	30 „	35 „

Wenn eine Partei sich weniger als 3 (Quadrat- oder Raum-) Meter zustellen lässt, hat sie um 5 kr. per Meter mehr zu bezahlen. Ausser obigem Fuhrlohn ist für jedes (Quadrat- oder Raum-) Meter für den Knecht ein Betrag von 2 kr. zu entrichten.

Genehmigt mit Gemeinderathsbeschluss vom 11. März 1881. Zahl 2855.

Steyr, am 11. März 1881.

L. S.

Der Bürgermeister: **Georg Pointner** m. p.

Beilage B.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in
(Bürgermeister der Stadt Steyr)

Flösser - Patent.

Nachdem Vorzeiger dieses, N. N. aus.. sich über die nöthigen Kenntnisse und Fähigkeiten ausgewiesen hat, ist ihm die Erlaubniss zur Führung jedes auf der Enns von Steyr bis zu deren Einmündung in die Donau gehenden Holzflosses am heutigen Tage ertheilt worden.

Nach vorgängiger Angelobung von seiner Seite, das seiner Leitung anvertraute Holzfloss mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden, Unglück oder Gefahr nach allen Kräften, soweit möglich, abzuwenden, auch bei seinen Fahrten die Flossfahrt-polizeilichen Vorschriften genau zu befolgen, ist ihm hierüber gegenwärtiges Flösserpatent unter ämtlicher Besiegelung ausgefertigt worden.

....den...

Unterschrift des Inhabers:

K. k. Bezirkshauptmannschaft in
(Bürgermeister der Stadt Steyr)

Unterschrift:

Personsbeschreibung des Patentinhabers:

L. S.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Februar 1890 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Hiedurch wird jedoch auch wie bisher die im Civilverkehre bestehende theilweise Erhebung eines 15 pCt. Agiozuschlages im Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehre der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht berührt.

Wien, am 25. Jänner 1890.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für ein Nebengebäude bei dem Wächterhause Nr. 40 der Linie Divacca-Pola;
2. für je ein Nebengebäude zu den Wächterhäusern Nr. 29 und 37 der Linie Stryj-Ławoczne;
3. für die Hochbauten der Linie Jasło-Rzeszow, exclusive der Station Jasło.

— (Principielle Genehmigung.) Dieselbe wurde ertheilt: für die Herstellung eines Administrations-Gebäudes, einer Wagenmontirung, eines Arbeiter-Abortes und einer Brückenwaage sammt Waaghäuschen am Werkstättenplatze in der Station Gmünd der Linie Wien-Eger.

Prager Eisenindustrie - Gesellschaft. (Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn zwischen dem Eisenwerke und der Ziegelei für feuerfeste Materialien in Kladno: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Smichow hat die politische Begehung des Projectes der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft für die Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn zwischen dem Eisenwerke und der Ziegelei für feuerfeste Materialien in Kladno für den 29. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 1105.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Anlage eines neuen Geleises in der Station Kreibitz-Neudörfel.) Aus Verkehrsrücksichten ist die Anlage eines neuen Geleises in der Station Kreibitz-Neudörfel nothwendig geworden. [20. December 1889, Z. 50.773.]

— (Ueberbrückung des Iserflusses im Zuge der Schleppbahn zum Etablissement des Ignaz Lederer in Jungbunzlau.) Das Project für die Auflager-Construction der im Zuge der Schleppbahn zur Spiritusfabrik des Ignaz Lederer in Jungbunzlau herzustellenden Iser-Brücke wurde zur Ausführung genehmigt. [20. December 1889, Z. 48.189.]

— (Verlängerung der offenen Magazinsrampe in der Station Schönlinde.) Die von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft anlässlich der Herstellung der gedeckten Rampe in der Station Schönlinde ausgeführte Verlängerung der daselbst bestehenden offenen Rampe erhielt nachträglich die Genehmigung. [20. December 1889, Z. 50.083.]

— (Bau eines Kohlenschuppens in der Station Rabstein.) In der Station Rabstein wird ein Kohlenschuppen zur Ausführung gebracht. [31. December 1889, Z. 55.023.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Wiederherstellung des dritten Geleises in der Station Sebastiansberg.) Die Buschtěhrader Eisenbahn hat, um die Kreuzung zweier Züge in der Station Sebastiansberg unter allen Umständen zu ermöglichen, die Wiederherstellung des im Jahre 1878 abgetragenen dritten Geleises in Aussicht genommen und hiefür die Genehmigung erhalten. [31. December 1889, Z. 51.484.]

— (Errichtung eines Petroleumschuppens auf dem Depotplatze X/a in der Station Saaz.) Die Gesellschaft hat den Bauconsens für die Errichtung eines zur Aufbewahrung von Petroleum bestimmten Schuppens auf dem von der Firma Brüder Weil gepachteten Depotplatze Nr. X/a in der Station Saaz erhalten. [21. December 1889, Z. 46.838.]

— (Linie Neu-Kladno—Duby: Reconstruction der Bezirksstrassenübersetzung im km 5·7/8 und 6·3/4.) Das Project für die Reconstruction der Bezirksstrassenübersetzung im km 6.3/4 und 5·7/8 der Strecke Neu-Kladno—Duby wurde zur Ausführung genehmigt. [3. Jänner, Z. 53.677 ex 1889.]

— (Herstellungen in der Station Prag-Smichow.) In der Station Prag-Smichow wird auf Bahngrund eine Wagnerwerkstätte und zwei Holzschuppen, erstere für Zwecke des Franz Wobořil, letztere für diejenigen des Max Goldmann hergestellt, und ein Theil der schadhaft gewordenen Einfriedung erneuert.
[15. December 1889, Z. 48.805.]

— (Strecke Priesen-Komotau: Verstärkung der Saubachbrücke.) Die im Sinne der Verordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, erforderliche Verstärkung der Eisenconstruction der in km 117·1 der Strecke Priesen-Komotau gelegenen Saubachbrücke ist genehmigt worden.
[11. December 1889, Z. 49.763.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für das verlängerte Magazinsgeleise in der Station Hilm-Kematen der Linie Kastenreith-Amstetten;
2. für die in der Haltestelle St. Veit a. d. Triesting der Linie Leobersdorf-St. Pölten hergestellte Wartehalle;
3. für das nächst dem Frachtenmagazine in Pisino errichtete Flugdach;
4. für das in der Frachtenstation und Haltestelle Söll-Leukenthal durch die Firma Egger und Lüthi errichtete Cementmagazin;
5. für die erweiterten Geleiseanlagen und für die Wasserstationsanlage in der Station Josefihütte der Linie Wien-Eger;
6. a) für den in der Station Ossegg der Linie Bodenbach-Klattau hergestellten hölzernen Wasserthurm sammt Reservoir;
   b) für die hergestellte Waggonbrückenwaage sammt Waaghäuschen;
   c) für den in der Station Klostergrab der Linie Prag-Moldau hergestellten freistehenden Arbeiter-Abort;
7. für das umgestellte heizbare Schilderhaus bei km 147·6/7, für den Brennmaterialschuppen beim Wasserdruckwerke in der Station Tabor der Linie Gmünd-Prag; für die in der Station Brüx der Linie Prag-Moldau hergestellte Brückenwaage sammt Waaghäuschen;
8. für die erweiterte Geleiseanlage in der Station Spitzberg der Linie Pilsen-Eisenstein;
9. für die erweiterte Geleiseanlage in der Station Littitz der Linie Pilsen-Eisenstein;
10. für die Desinfectionsanlage am Güterbahnhofe der Station Saaz;
11. für die umgelegte Weiche Nr. 2 in der Station Komotau der Linie Bodenbach-Komotau;
12. für das beim Wächterhaus Nr. 6 der Linie Rakonitz-Protivin hergestellte normalmässige Nebengebäude;
13. für die erweiterte Geleiseanlage in der Station Helenenschacht der Localbahn Elbogen-Neusattel;
14. a) für das Brückenwaaghäuschen in der Station Milowka der Linie Zwardon—Neu-Sandec;
    b) für den freistehenden Abort in der Haltestelle Żegiestów der Linie Neu-Sandec—Orlo;
15. a) für die in der Station Lubieńce der Linie Stryj-Beskid hergestellte Brückenwaage sammt Waaghäuschen;
    b) für das in der Station Krechowice der Linie Stryj-Stanislau hergestellte Bahnerhaltungsmagazin.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten zum Baue nachfolgender Eisenbahnen (Localbahnen) ertheilt, bezw. die Dauer einer bereits erworbenen und bisher nicht zur Ausführung gebrachten Vorconcession verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 3. Jänner, Z. 61.651 ex 1889, dem Fabrikanten Samuel Schwarz in Kreuz (Körös) und dem Budapester Kohlenagenten Géza Rosenthal für eine von einem geeigneten Punkte der Linie Zákány-Zágráb (Agram)-Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nächst den Stationen Körös (Kreuz) abzweigende und diese über Vratno in der Station Ljubešćica der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Zágráb-Varasdin-Csáktornya (Zagorianer Bahn) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 3. Jänner, Z. 67.886 ex 1889, die dem Reichstags-Abgeordneten Josef Hannibal und der Firma Van Severen Wollmann in Kománcza und Consorten seinerzeit mit den Erlässen vom 19. December 1888, Z. 55.753 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1889, Vorconcession Post 6) und vom 5. Juni 1889, Z. 19.323 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 84, Vorconcession Post 4) ertheilten Vorconcessionen für eine
   a) von der Station Sopron (Oedenburg) der Linie Wiener-Neustadt—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft abzweigende und dieselbe über Nyék (Oedenburger Comitat), Nagy-Barom, Közép-Pulya, Felsö-László und die Gemarkung von Keszthely in der Endstation Köszeg (Güns) der Linie Szombathely-Köszeg (Steinamanger-Güns) verbindende,
   b) für eine zwischen den zukünftigen Stationen Nyék und Lakfalva der Linie a) ca. 12 km von Nyék aus abzweigende und mit Berührung der Gemarkung der Gemeinde Ritzing bis Lakompak,
   c) von der Station Sopron aus mit Berührung der Bánfalva-Brennberger Kohlenreviere weiterhin in die Lakompak-Kabold-Ritzinger Kohlenreviere führende normalspurige Localbahn, neuerdings auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 4. Jänner, Z. 65.074 ex 1889, dem Anton Ritter von Freistädter in Budapest für eine
   a) von der Station Veszprém der Linie Szekesfehérvár (Stuhlweissenburg) —Kis-Czell der verstaatlichten Ungarischen Westbahn abzweigende und diese über Felsö-Örs, Csopak und Paloznak,
   b) eventuell von der Station Hajmáskér derselben Linie abzweigende und diese über Sóly, Szent-István, Vilonya, Litér, Papkeszi, Vörösberény, Kenese, Almádi, Alsó-Örs und Paloznak,
   c) eventuell von der Station Vár-Palota derselben Linie abzweigende und diese über Peremarton, Berhida, Kis-Kovácsi, Papkeszi, Kenese, Vörösberény, Almádi, Alsó-Örs und Paloznak, in allen drei Fällen aber von Paloznak aus über Balaton-Kövesd, Arács, Balaton-Füred, Aszófö, Örvényes, Balaton-Udvari, Akali, Zánka, Szepesd, Kövágó-Örs, Rendes, Badacsony-Tomaj, Tördemicz, Szigliget, Balaton-Ederics, Meszes-Györök, Vonyarcz, Vashegy und die Gemarkung von Gyenes-Diás in der Endstation Keszthely mit der in die Südbahnlinie Budapest-Pragerhof einmündenden Localbahn Balaton-Szent-György—Keszthely verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit dem Erlasse vom 5. Jänner Z. 57.694 ex 1889, dem Reichstagsabgeordneten Vasul Gyurgyevics und den Eszéker Einwohnern Oscar Weissmayer und Julius Pfeiffer für folgendes Betriebsnetz, und zwar:
   a) von der Station Eszék der Linie Nagyvárad (Grosswardein) -Eszék-Villány (Alföld-Fiumaner Bahn) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigend bis Valpovo;
   b) von der zukünftigen Station Josipovac dieser projectirten Linie abzweigend bis Nasic;
   c) von der Station Eszék abzweigend bis Vukovár zum Anschlusse an die Linie Dálja—Bosna-Bród der kgl. Ungarischen Staatsbahnen;
   d) von der zukünftigen Station Trpinja dieser projectirten Linie abzweigend zum Anschlusse in Vinkovce an die Linie Dálja—Bosna-Bród der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und die im Betriebe derselben stehende Linie Vinkovce—Gunja-Brčka;
   e) zur Verbindung der projectirten Linien c) und d) von Vukovár nach Vinkovce;
   f) von der Station Eszék abzweigende und bis Diakovár führende normalspurige Strasseneisenbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Marmaros-Sziget—Nagy-Bocskó. (Bauvergebung.) Die Concessionswerber für die von der Endstation Marmaros-Sziget der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der Ungar. Nordostbahn aus bis Nagy-Bocsko projectirten circa 10 km langen Localbahn Marmaros-Sziget—Nagy-Bocskó (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 ex 1889), haben, wie aus Budapest berichtet wird, vorbehaltlich der Genehmigung der constituirenden Generalversammlung, mit der Budapester Bauunternehmungsfirma Müller's Nachfolger, einen Vertrag behufs Ausbau der projectirten Linie abgeschlossen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Elektrische Strassenbahnwagen Patent Sprague.) Die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin hat die Patentrechte Sprague's, des bekannten Unternehmers für elektrische Strassenbahnen in Amerika, für Deutschland erworben. Die Sprague'schen Wagen gleichen im Wesentlichen den deutschen Pferdebahnwagen, die ja nach amerikanischem Muster gebaut sind. Vorne steht der Führer, welcher statt Zügel und Peitsche einen Umschalter handhabt, mittelst dessen er die Zufuhr des Stromes an die unter dem Wagengestelle in elastischen Lagern angeordneten Elektromotoren derart regeln kann, dass die Geschwindigkeit zwischen 6 und 16 km in der Stunde schwankt. Auch vermag er durch Umkehrung der Bewegung den Wagen sofort zum Stillstand zu bringen. Das gewöhnliche Halten besorgt jedoch die Bremse, die dem Führer bequem zur Hand liegt. Die Stromzuführung an den Wagen erfolgt unter- und oberirdisch in folgender Weise: Die oberirdische Leitung hängt an dünnen Längsdrähten, die in einer Höhe von 6—7 m über den Schienen in der Mitte des Bahnkörpers ausgespannt sind und wiederum von Querdrähten getragen werden. Diese ruhen auf zierlichen Pfosten, die meist längs des Fahrdammes angebracht sind. Die Leitung ist zweifach isolirt und auch so hoch angebracht, dass die Gefahr einer Berührung ausgeschlossen erscheint. Sie ist auch nur abschnittsweise und, während der Wagen unter ihr fährt, mit Strom geladen, den sie der eigentlichen unterirdisch angelegten Hauptleitung entnimmt. Die Verbindung zwischen der Leitung und dem Wagen bewirkt ein auf dem Wagendach angebrachtes Stahlrohr, welches eine mit einer Rille versehene Metallrolle von unten gegen die Leitung drückt. Die Erzeugung des Stromes erfolgt in derselben Weise, wie bei den Lichtanlagen und erleuchtet zugleich den Wagen und speist die Stirnlaterne. Die Ersparniss aus der Ersetzung der Pferde durch die Elektricität wird auf 30—50 pCt. veranschlagt. [„Handelsmuseum".]

Preussen. (Vermehrung des Grundcapitals der Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft durch Ausgabe weiterer Stammactien im Betrage von 200.000 Mk.) Der Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft wurde die Genehmigung ertheilt, ihr Grundcapital von 1,050.000 Mk. auf 1,250.000 Mk. zu erhöhen und zu diesem Zwecke weitere Stammactien im Betrage von 200.000 Mk. auszugeben.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Naumburg nach Deuben.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Naumburg nach Deuben beauftragt worden.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Chausseehaus nach Schlangenbad.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Chausseehaus nach Schlangenbad beauftragt worden.

Italien. (Eisenbahnen in den Jahren 1885—1887.) Im Auftrage des kgl. Ministers der öffentlichen Arbeiten hat die General-Inspection der italienischen Eisenbahnen vor Kurzem einen umfassenden statistischen Bericht über die Construction und den Betrieb der Eisenbahnen des Königreichs in den Jahren 1885 bis 1887 herausgegeben und damit die seit 1885 unterbrochene Reihenfolge der eisenbahnstatistischen Publicationen Italiens bis auf die neueste Zeit ergänzt. Wir entnehmen dem uns vorliegenden Werke die folgenden Daten: Die italienischen Eisenbahnen, welche mit Schluss des Jahres 1884 eine Ausdehnung von 10.065 km erreicht hatten, erfuhren seitdem einen Zuwachs von 1766 km, wovon 461 km in 1885, 861 km in 1886 und 444 km in 1887 zur Eröffnung gelangten. Die Gesammtlänge aller dem Betriebe übergebenen Linien erstreckte sich demnach zu Ende 1885 über 10.526 km, 1886 über 11.387 km und 1887 über 11.831 km. Im Vergleiche zum Flächeninhalte und zur Bevölkerung besass Italien im Jahre 1887 pro □Myriameter 4·129 km und pro 10.000 Einwohner 3·910 km Eisenbahnen, gegen 3·974, bezw. 3·803 km in 1886 und 3·674, bezw. 3·544 km in 1885. Die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen des Königreiches standen während der Vergleichsjahre in der Verwaltung und im Betriebe von Gesellschaften, bezw. Privaten; mit Rücksicht auf die Eigenthumsverhältnisse jedoch waren von der Gesammtlänge derselben im

		1885	1886	1887
Eigenthum des Staates	km	6709	7242	7625
Miteigenthum „ „	„	446	446	344
Eigenthum von Privaten	„	3371	3699	3862

Von den im Jahre 1887 im Betriebe befindlichen Eisenbahnen gehörten 4573 km dem mittelländischen, 4807 km dem adriatischen, 667 km dem sicilischen, 414 km dem sardinischen und 194 km dem westsicilischen Netze an, während 1176 km sich auf 29 verschiedene Gesellschaften, bezw. Unternehmungen vertheilten. Die Bestandes-, Betriebs- und finanziellen Ergebnisse der italienischen Eisenbahnen gestalteten sich nach dem obengenannten Berichte wie folgt in den Jahren:

	1885	1886	1887
Mittlere Betriebslänge, km	10.292	10.966	11.556
Anlagecapital im Ganzen, Mill. Frcs.	2.890·9	2.912·4	3.039·6
Anlagecapital pro km, Frcs.	290.314	286.572	297.037
Locomotiven, Anzahl	2.019	2.152	2.256
Personenwagen, „	5.921	6.179	6.549
Lastwagen, „	32.318	33.716	37.384
Beförderte Personen, Tausende	40.765	42.651	45.519
Jede Person hat durchlaufen, km	44	44	46
Beförd. Güter (incl. Gepäck), 1000 t	14.009	14.660	15.801
Jede Tonne hat durchlaufen, km	120	120	123
Beförderte Thiere, Tausende	1.911	2.062	2.326
Einnahme für Personen, 1000 Frcs.	83.603	86.289	95.133
„ pro Person, Frcs.	2·04	2·02	2·09
„ „ Personenkilom., Frcs.	0·047	0·046	0·045
„ für Güter und Gepäck, 1000 Frcs.	127.625	129.107	137.884
„ pro Tonne Gut, Frcs.	7·63	7·31	7·02
„ „ Tonnenkilom., Frcs.	0·064	0·060	0·057
„ für Sonstiges, 1000 Frcs.	3.244	2.929	3.249
„ im Ganzen, 1000 Frcs.	214.472	218.325	236.266
„ „ „ pro km, Frcs.	20.841	19.936	20.467
„ „ „ „ Achskm. Francs	0·149	0·147	0·152
Ausgabe im Ganzen, 1000 Frcs.	152.942	145.271	156.604
„ „ „ pro km Frcs.	14.958	13.266	13.504
„ „ „ pro Achskm. Francs	0·106	0·099	0·101
„ in Percent der Einnahmen, Percent	71·31	66·54	66·28
Ueberschuss im Ganzen, 1000 Frcs.	61.530	73.054	79.662
„ in Percent des Anlagecapitals	2·13	2·50	2·62

Schweiz. (Fusion der Jura-Bern-Luzern Bahn mit der Schweizerischen Westbahn.) Die Fusion der Jura-Bern-Luzern Bahn mit der Schweizerischen Westbahn ist nunmehr endgiltig zum Abschlusse gelangt. Nachdem der von der Generalversammlung der beiden Gesellschaften angenommene Fusionsantrag der Regierung des Cantons Bern, als Besitzer einer grossen Anzahl Actien der Jura-Bern-Luzern Bahn, zur Beschlussfassung vorgelegt und dann vom grossen Rathe dieses Cantons, sowie bei der am 8. December 1889 stattgefundenen Volksabstimmung mit rund 38.000 gegen 4000 Stimmen genehmigt worden war, kam diese Angelegenheit vor die Bundesregierung, welche den Fusionsantrag auszusprechen hatte. Die Entscheidung des Bundesrathes in dieser Frage ist denn auch, wie vorauszusehen war, in einer der Fusion günstigen Weise ausgefallen. In einer an die Bundesversammlung gerichteten ausführlichen Botschaft vom 9. December 1889 führt die oberste Bundesbehörde die Wirkungen an, welche sich für beide Bahnen aus ihrer Vereinigung ergeben, und erwähnt unter Anderem als einen der daraus resultirenden Vortheile die Möglichkeit, die Fusion werde der nahe Vorläufer zu dem weitergehenden Ziele der Versöhnung aller eisenbahnpolitischen Interessen des Landes durch die Vereinigung der sämmtlichen schweizerischen Eisenbahnen in der Hand des Bundes werden. Es werden dann weiter in eingehender Weise die Bedingungen besprochen, welche der Bund sowohl vom Standpunkte des geltenden Eisenbahnrechtes, als im allgemeinen staatlichen Interesse, bei der Erledigung des von den beiden Gesellschaften gestellten Begehrens, nämlich der Uebertragung der Concessionen der alten Gesellschaft an die neue „Jura-Simplon Bahn", zu stellen hat, und endlich die Aeusserungen der verschiedenen Cantone über die Fusion einer Prüfung unterzogen.

Die Bedingungen, welche der Bundesrath an die erbetene Uebertragung der Concession stellt, lassen sich in Kürze folgendermassen zusammenfassen: Einheitliche Tarife auf Basis der Tarife der Jura-Bern-Luzern Bahn; Wegfall der bisherigen Bundessubvention an die Westbahn für die Führung der Nacht-

züge; Ernennung von 4 Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Gesellschaft durch den Bundesrath. Was den Rückkauf betrifft, gelten die gewöhnlichen concessionsgemässen Normen, doch kann der Bund immerhin vor dem concessionsmässigen Termine, d. i. 1903, die fusionirte Bahn zurückkaufen, sofern er sich verpflichtet, die Simplonbahn zu bauen. Diese Botschaft des Bundesrathes wurde von den eidgenössischen Räthen mit vieler Befriedigung aufgenommen und die Vorlage über die Fusion in einer der letzten Sitzungen des Nationalrathes nach kurzer Discussion einstimmig angenommen. Nachdem der Ständerath in seiner am 19. December 1889 abgehaltenen Sitzung diesem Beispiele folgte, ist eines der wichtigsten Capitel schweizerischer Eisenbahnpolitik, welches die eidgenössischen Räthe in neuerer Zeit beschäftigte, glücklich zu Ende geführt. Wenn schon der Umstand, dass die in einer Hand vereinigten Linien den dritten Theil der sämmtlichen schweizerischen Eisenbahnen darstellen, und dass ihr Gebiet die gesammte westliche Schweiz umfasst und bis in die Mitte des Landes eindringt, dieser Vereinigung der genannten Bahnen eine hohe Bedeutung gibt, so wird dieselbe durch das weitere Ziel, das sich die neue Gesellschaft in dem Bau des Simplon setzt, und namentlich auch durch die staatliche Betheiligung des grössten Cantons der Eidgenossenschaft, noch wesentlich gesteigert.

Russland. (Bau von Getreide-Elevatoren und Speicheranlagen an den Südwestbahnen.) Mit dem kaiserl. Erlasse vom 21. Juni, bezw. 3. Juli 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 12./24. September 1889) wurde die Gesellschaft der Südwestbahnen ermächtigt, in Odessa und auf 9 anderen Stationen ihrer Eisenbahnen (Krüschopol, Nowoukrainka, Pürliza, Roschischtsche, Polonnoe, Tschubowka, Proskurow, Popelnja und Kinosu) Getreide-Elevatoren und Speicheranlagen zu erbauen und zu betreiben. Das für den Bau dieser Anlagen erforderliche Capital soll aus dem Bestande der Pensionscassen der Bediensteten der genannten Gesellschaft entnommen werden und von letzterer mit $5^{3}/_{4}$ pCt. verzinst und im Laufe von 12 Jahren zurückgezahlt werden. Die Regierung behält sich das Recht vor, diese Anlagen gegen Erstattung der Baukosten, soweit die letzteren zu der betreffenden Zeit noch nicht getilgt sind, zu übernehmen. Zugleich werden Höchstbeträge festgesetzt, welche für die Benützung der Speicher erhoben werden dürfen. Diese Sätze sind für Odessa per Pud Getreide, und zwar: für das Ausladen in die Behälter der Elevatoren 0·25 Kop., für das Wiegen 0·20 Kop., für die Aufbewahrung für jeden Monat 0·33 Kop. (mindestens muss für einen halben Monat gezahlt werden), für die obligatorisch zweimalige Durchlüftung des Getreides während eines Monates 0·33 Kop., für jede weitere in Folge der Beschaffenheit des Getreides oder auf Wunsch des Besitzers stattfindende Durchlüftung 0·15 Kop., für die Versicherung des Getreides 0·15 Kop. [Arch. f. Eisenbahnwesen.]

— (Bahnbauten der Südwestbahnen.) Nach einer Meldung des „Arch. f. Eisenbahnw." wurde die Gesellschaft der Südwestbahnen mit dem kaiserl. Erlasse vom 8./20. Juli 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums für Verkehrsanstalten vom 12./24. September 1889) ermächtigt, auf der Strecke Birsula-Schmerinka das zweite Geleise herzustellen, sowie verschiedene Zweigbahnen zu bauen. Zur Beschaffung des für diese Bauten, sowie zur Erhöhung des Betriebscapitales erforderlichen Geldbetrages wird die Gesellschaft 4percentige Obligationen ausgeben, für welche die Regierung Zinsbürgschaft übernimmt.

England. (Hebung des Personenverkehres auf den Bahnen.) Die „Railway News" bringen eine Zusammenstellung der Einnahmen aus dem Personenverkehre der bedeutendsten englischen Bahnen in der Periode 1874—1888, aus welcher hervorgeht, wie sich dieser specielle Verkehr durch den Umstand gehoben hat, dass bei diesen Bahnen sämmtliche Züge III. Classen führen. Ueberdies erhellt noch aus den Tabellen die Verkehrszunahme bei der Midland-Bahn, welche seit 1875 gleichzeitig mit der Abschaffung der II. Classe noch die Fahrtaxen der III. Classe auf $1^{1}/_{2}$ Pence per englische Meile reducirt hat. Im Nachstehenden werden für die Midland-Bahn, die London und North Western, sowie für die Great Western Bahn die veröffentlichten Ausweise im Auszuge wiedergegeben.

Jahr	Länge des Betriebsnetzes	Zahl der Reisenden			Einnahmen a. d. Personenverkehre			Anzahl der Personenmeilen	Dividende Percent
		3. Classe	der übrigen Classen	im Ganzen	3. Classe	der übrigen Classen	im Ganzen		
	Meilen	Tausende			Tausend Pfund Sterling			Tausende	
I. Midland-Bahn									
1874	1114	22·084	4253	26.337	1051	431	1482	7.219·5	6
1877	1273	25.241	2555	27.796	1271	389	1660	9.356·0	$5^{3}/_{8}$
1880	1365	26.164	2058	28.222	1337	320	1657	11.582·0	$6^{1}/_{8}$
1883	1381	29.484	1818	31.302	1534	269	1803	13.105·4	$5^{7}/_{8}$
1886	1403	31.794	1482	33.276	1570	252	1822	14.031·7	$4^{5}/_{8}$
1887	1403	33.297	1475	34.772	1578	244	1822	14.103·3	$4^{3}/_{4}$
1888	1418	33.067	1385	34.452	1583	241	1824	14.562·3	$5^{1}/_{4}$
II. London und North Western Bahn.									
1874	1600	34.813	9326	44.139	1727	1328	3055	14.556·4	$6^{7}/_{8}$
1877	1661	38.793	8867	47.660	1885	1170	3055	16.151·5	$6^{5}/_{8}$
1880	1736	41.250	7049	48.299	1960	1007	2967	16.838·1	$7^{3}/_{8}$
1883	1793	48.522	6563	55.085	2255	962	3217	18.931·1	$7^{1}/_{2}$
1886	1834	49.546	5573	55.119	2353	839	3192	19.537·8	$6^{1}/_{4}$
1887	1841	51.153	5434	56.587	2404	821	3225	19.696·7	$6^{1}/_{2}$
1888	1877	51.381	5248	56.629	2425	811	3236	19.875·8	$6^{3}/_{4}$
III. Great Western Bahn.									
1874	1532	26.111	7.551	33.662	1186	926	2112	8.967·1	$4^{1}/_{2}$
1877	2129	32.164	10.463	42.627	1536	1123	2659	12.210·1	$3^{7}/_{8}$
1880	2148	34.383	10.035	44.418	1579	1089	2668	13.202·4	$5^{1}/_{8}$
1883	2268	39.737	9.771	49.508	1864	1019	2883	14.298·2	$6^{3}/_{8}$
1886	2427	43.906	7.224	51.130	2090	772	2862	14.633·2	$5^{1}/_{4}$
1887	2456	44.453	7.013	51.466	2114	732	2846	15.126·2	$5^{1}/_{2}$
1888	2461	45.527	6.800	52.327	2178	709	2887	15.536·0	$5^{7}/_{8}$

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2441 Tonnen Gehalt ist am 23. December 1889 mit 12 Passagieren und 2762 Gewichtstonnen Ladung von Bombay nach 18tägiger Fahrt in Triest eingetroffen. Derselbe brachte von Bombay 1663 t Baumwolle, 328 t Ricinussamen; aus Calcutta je 100 t Tamarinde und Rapssamen; aus Madras 150 t Baumwolle; aus Penang 60 t Kaffee; aus Aden 42 t Weihrauch etc. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,517.254 Gulden.

Ungarische Seeschiffahrt. (Projectirte Erweiterung derselben.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat der kgl. ungar. Handelsminister insoferne eine Erweiterung des Seeschiffahrtsgebietes ins Auge gefasst, als sich diese insbesondere im Bereiche des Adriatischen Meeres ohne Inanspruchnahme des Staatsschatzes durchführen lässt. Ausser der Belebung der Küstenschiffahrt (Cabotage) im Interesse des Wohlstandes der Küstenbewohner des ungarisch-croatischen Littorale, legt der Minister ein besonderes Gewicht auf die Herstellung einer geregelten und constanten Verbindung zwischen Fiume, Venedig, Bari, Ancona, Messina, Malta, Corfu und mehreren noch zu bestimmenden nahe gelegenen griechischen Hafenplätzen, um durch continuirliche Zufrachtung von Südfrüchten, rohem Reis, Erdäpfeln, Meeresproducten etc. aus den südlichen Gebieten Europas sowohl den Importverkehr über die Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, als auch durch Ausnützung der Schiffe zur Versendung von Natur- und Industrie-Erzeugnissen als Gegenfracht, den Export, insbesondere von Holz und Holzwaaren, Kohle und Mahlproducten etc. zu heben. Dem Wunsche des Ministers entsprechend, hat nun der Verwaltungsrath der „Adria", Ungarische Seeschiffahrts-Gesellschaft, seinen nautischen Director Paichl zur Vornahme von diesbezüglichen Studien nach den bezeichneten Gebieten entsendet.

Temes - Béga - Regulirung. (Prüfung des technischen Elaborates.) Die unter Vorsitz des Sectionsrathes Eugen Kvassay in Angelegenheit der Temes-Béga-Regulirung eingesetzte Ministerialcommission hat das vom Temesvárer kgl. Bégacanal - Bauamte ausgearbeitete Regulirungsproject in Berathung gezogen. Die Commission entschied sich im Principe für die proponirte Magazinirung des Ueberfallwassers bei Hochwässern, welches in einem Quantum von ca. 120,000.000 m³ in ein zwischen der Béga und der Temes liegendes, 18.000 Katastraljoche umfassendes Becken durch Ueberfallschleusen diesfalls abgelassen und dort bis nach normalem Ablaufe des Hochwassers in der Weise magazinirt werden soll, um sodann durch successive Ablassung des Wassers in das Canalbett einen dauernd fahrbaren Wasserstand zu erhalten, dessen allzu rascher Abfluss durch Anlage entsprechender Staudämme und Schleusen zu reguliren ist. Die im Bereiche des Beckens liegenden Gründe werden im Wege der Expropriation erworben und die an dessen Peripherie gelegenen Ortschaften durch Anlage von Schutzdämmen vor Ueberfluthung geschützt werden.

Suez-Canal. (Ergebniss des Verkehres im December und im Jahre 1889; Erleichterung des Verkehres im erweiterten Theile des Canals.) Der Verkehr und die Einnahmen im Suez-Canale sind vergleichsweise aus nachfolgender Uebersicht zu entnehmen:

Monat December:

	1889	1888	1887
Schiffe . . .	268	269	275
Einnahmen .	5,360.000 Frcs.	5,234.613 Frcs.	5,006.501 Frcs.

Zwölf Monate des Jahres:

	1889	1888	1887
Schiffe . . .	3425	3440	3137
Einnahmen .	66,173.850 Frcs.	64,832.273 Frcs.	57,862.370 Frcs.

Die fallende Anzahl der Schiffe gegenüber den steigenden Einnahmen in den letzten zwei Jahren beweist, dass der Tonnengehalt der passirenden Schiffe wächst, bezw. grössere Schiffe für die Canalfahrt benützt werden. Laut einer Kundmachung der Suez-Canal-Gesellschaft können vom 4. Jänner ab die Schiffe im erweiterten Theile des Canals zwischen Port Said und km 14 (Ausweichestelle Ras-el-Ech) einander auch ausserhalb der Ausweichestellen passiren, und werden Schiffe, welche gleichzeitig zwei Boote bemannen können, vor jenen in den Canal gelassen, die nur ein Boot bemannen können. Selbstverständlich muss eines der sich im erweiterten Theile des Canals begegnenden Schiffe stoppen, in welcher Hinsicht nähere Befehle durch die Canal-Beamten ertheilt werden.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

28. Jänner, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste", Capitän C. Androvich, nach Venedig.

29. Jänner, um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta", Capitän G. Doncich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

30. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Messina", Capitän A. Sirovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

30. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

31. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Fiume", Capitän G. Vitaglich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

1. Februar, um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe", Capitän G. Sabadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

1. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste", Capitän C. Androvich, nach Venedig.

Levante-Dienst.

28. Jänner, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Apis", Capitän E. Leva, nach Batum, mit Berührung von Patras, Sira, Piräus, Salonich, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasonda und Trapezunt.

30. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Selene", Capitän A. Privileggio, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.

31. „ zu Mittag, Dampfer „Vorwärts", Capitän T. Radonicich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ferner nach Alexandretta, Lattachia, Tripoli und Mersina, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

1. Februar, um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Medea", Capitän C. Bellen, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje). Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Februar, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Imperatrix", Capitän F. Egger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Orion", Capitän B. Vidos, nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. Februar, Nachmittags, Dampfer „Poluce", Capitän A. Orlando, nach Santos, mit Berührung von Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des IV. Stückes.) Das am 23. Jänner herausgegebene IV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 905: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 18. Jänner 1890, Z. 2205, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 906: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 17. Jänner 1890, betreffend die Gestattung der Ausladung ungarischer Schlachtschweine in der Eisenbahnstation Gleisdorf.

Nr. 907: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 14. Jänner 1890, Z. 438, betreffend Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 908: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 15. Jänner 1890, Z. 541, betreffend Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 909: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 16. Jänner 1890, Z. 1102, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Ziegen aus Russland und Russisch - Polen durch die Einbruchsstation Szczakowa.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausdehnung der Giltigkeitsdauer von Tour- und Retourkarten.

Ab 1. Februar 1890 wird die Giltigkeitsdauer jener Tour- und Retourbillets, welche die Strecke Wörgl-Innsbruck transitiren und von Arlbergbahnstationen nach östlich Wörgl gelegenen Stationen oder umgekehrt lauten, insoweit deren Giltigkeit nicht schon dermalen für längere Termine festgesetzt ist, auf 8 Tage verlängert, und werden Sonn- und Feiertage bei Berechnung der Giltigkeitsdauer mitgezählt.

Wien, am 25. Jänner 1890. [77]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Frachtbegünstigung für Schleifholz.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1890 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890, gelangen für Transporte von Schleifholz nach der Station Szczerzec

a) bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser,
b) bis 6 m Länge und 25 cm Maximal-Durchmesser,

auf sämmtlichen in Galizien gelegenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen) unter Aufrechthaltung der für diesen Artikel bestehenden Tarifbestimmungen die Frachtsätze des im Nachtrage VI zum Localtarife Theil II der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthaltenen Ausnahmetarifes V im Kartirungswege zur Anwendung, wenn die Sendungen an eine Holzschleiferei adressirt sind und dort auch thatsächlich zur Erzeugung von Cellulose Verwendung finden.

Wien, am 25. Jänner 1890. [78]

Directer Verkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. einerseits und Stationen der k. k. Staatsbahnlinie Oswięcim-Podgórze andererseits.

Aufhebung des directen Tarifes.

Der vom 1. September 1884 giltige Tarif für den directen Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-schlesischen Nordbahn, sowie der Station Wien (St. Marx) der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und den Stationen der k. k. Staatsbahnlinie Oswięcim-Podgórze andererseits, wird mit 15. März 1890 ausser Kraft gesetzt, nachdem die darin enthaltenen Frachtsätze durch die inzwischen für die betreffenden Linien zur Einführung gelangten billigeren Localtaxen unterboten sind, und auch theilweise bereits durch die im Tarife für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr und im Hefte 1 zum Tarife für den Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Gemeinschaftsverkehr enthaltenen Frachtsätze ersetzt erscheinen.

Wien, am 25. Jänner 1890. [79]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze für Zucker.

Die im Nachtrage I zum Local-Gütertarife vom 1. November 1889 enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Zucker aller Art bei Auflieferung von mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wien (Nordbahnhof) loco und Krakau loco finden auch auf solche Transporte Anwendung, welche mangels directer Tarife in den Stationen Wien (Nordbahnhof) und Krakau der Umkartirung unterzogen werden.

Wien, am 27. Jänner 1890. [80]

Directer Braunkohlenverkehr nach Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Erhöhung der Frachtsätze für Braunkohlen-Sendungen nach Prag (Bubna), Prag (Smichow) etc. etc.

Ab 1. April 1890 werden die via Komotau bezw. via Obernitz-Saaz für Braunkohlen-Sendungen von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn nach Prag (Bubna), Prag (Smichow) und den vorgelegenen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn gegenwärtig bezw. bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende März 1890 bestehenden ermässigten Frachtsätze (Verordgs.-Bl. des k. k. Handelsministeriums Nr. 75 ex 1889, Pos. 1768, Nr. 89 ex 1889, Pos. 1923, und Nr. 127 ex 1889, Pos. 2425) um 2 kr. ö. W. pro 100 kg erhöht.

Prag, am 25. Jänner 1890. [81]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre. (Tarifermässigungen für die im Jahre 1890 in München abzuhaltende Ausstellung von Kunstwerken.) In der am 12. December 1889 abgehaltenen gemeinschaftlichen Conferenz der österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Directoren wurde beschlossen, anlässlich der im Jahre 1890 in München stattfindenden Ausstellung von Kunstwerken den Eisenbahnverwaltungen die Gewährung des Ausstellungstarifes für die Ausstellungsgegenstände zu empfehlen.

Südbahn-Gesellschaft. (Verlängerung der Giltigkeitsdauer von in der Station Budapest-Personenbahnhof der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgegebenen Tour- und Retourkarten.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Einvernehmen mit der Budapester Direction der Südbahn-Gesellschaft die bisherige dreitägige Giltigkeitsdauer der in der Station Budapest-Personenbahnhof (Centralbahnhof) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen für Stationen der Südbahn im Localverkehr ausgegebenen Tour- und Retourkarten vom 1. Jänner 1890 an auf acht Tage verlängert.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
387	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kunstdünger	Lanzendorf-Pellendorf	Marchegg loco und transit	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	19·8 kr.	12·0 kr.	7·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Hiedurch wird der im Vrdgs.-Bl. Nr. 125 ex 1889, sub Post 2373, für Kunstdünger in vollen Wagenladungen von Lanzendorf-Pellendorf nach Marchegg loco und trs. publicirte Frachtsatz von 15·3 kr. pro 100 kg ausser Kraft gesetzt
388	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Papier der Classe A	Grammat-Neusiedl	Nusle-Vršovic	Aufrechthaltung der für die Classe A giltigen Tarifbestimmungen. Routenvorschreibungen sind unzulässig	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarif	Kein directer Satz	132·0 kr.		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze finden auch in dem Falle Anwendung, wenn das vorgeschriebene Quantum von mindestens 5000 kg Papier der Classe A in **einem Wagen**, verladen mit **mehreren** Frachtbriefen, zur Aufgabe gelangt
				Klein-Neusiedl (via Götzendorf St.E.G.)						136·0 kr.				
389	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Čerma-Jeleni	Pardubitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Holz etc., giltig vom 1. Jänner 1890	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 15·2	kr. 14·2	kr. 1·0	Im Kartirungswege		
					Přelouč				18·7	17·2	1·5			
					Kolin St.E.G.				24·2	21·0	3·2			
					Pečck				28·5	22·8	5·7			
					Plaňan				33·7	27·5	5·7			
					Kaufim				36·9	28·3	8·1			
					Sadska				31·3	24·8	6·5			
					Böhm.-Brod				31·5	24 8	6·7			
					Auwal				33·8	26·6	7·2			
					Prag St.E.G.				36·2	29 6	6·6			
390	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte	Györ (Raab) U.St.B. und R.Ö.E.E.	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen von Selzthal (incl.) bis Wörgl (excl.), Selzthal (excl.) bis Klein-Reifling (incl.), Steinach-Irdning (excl.) bis Attnang (excl.) und Lambach (excl.), endlich von Bischofshofen (excl.) bis Salzburg (excl.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif im Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 15. Juli 1885	Verschieden		4·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1891	Nur für Transporte der Raaber Mühlen giltig. An dem Nachlasse participiren die k. k. österr. Staatsbahnen nicht

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
391	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen (Roh-) aller Art der Classe C	Wildenschwert transit	Stefanau	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	25·2 kr.	21·1 kr.	4·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
392	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classen A, B und C	Nikolsburg via Grussbach—Schönau	Znaim St.E.G.	Aufrechthaltung der für die Classen A, B und C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden		2·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Origin.-Aufgabs-Recepisse und Origin.-Frachtbr., welche längstens bis Ende März 1891 einzusenden sind	Die Parteien haben das Abladen von den Eisenbahnwagen in Znaim durch ihre Arbeiter auf eigene Kosten zu besorgen und müssen die Frachtbriefe eine entsprechende Bestätigung enthalten
393	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Raffinirtes Petroleum	Wien St.E.G.	Mistelbach	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 26·4	kr. 19·7	kr. 6·7	Im Rückvergütungswege	Original-Aufg.b.-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Routenvorschreibungen sind unzulässig
					Laa				36·7	27·2	9·5			
					Grussbach-Schönau				40·1	30·0	10·1			
					Mislitz				45·2	34·1	11·1			
					Kanitz-Eibenschitz				53·4	36·0	17·4			
					Studenetz				72·6	48·0	24·6			
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Wien St.E.G. od. K.F.N.B.	Austerlitz				64·0	41·6	22·4			
					Skalitz-Boskowitz				74·6	44·6	30·0			
					Zwittau				88·6	51·6	37·0			
394	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamotte- und Thonwaaren der Classe C	Bubna	Budapest St.E.G., -Josefstadt, -Donauuferbahnhof, -Kelenföld, Südbahnhof und Lipótváros	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	104·5 kr.	97·9 kr.	6·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
					Szeged				kr. 132·5	kr. 129·8	kr. 2·7			
					Temesvár-Josefstadt				118·9	118·6	0·3			
					Temesvár-Fabrik				149·7	149·5	0·2			
					Nagy-Kikinda				140·4	138·9	1·5			
					Nagy-Becskerek				Kein directer Satz	150·3	—			
395	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ziegel, Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel, Maschinen und Maschinentheile, ferner Schleppbahnhunte und Dampfkessel	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Bellus	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende Mai 1890	Localtarif	Verschieden	40·2 kr.		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende December 1890	Diese Begünstigung findet nur auf jene Sendungen Anwendung, welche zum Bau einer Cementfabrik und Schleppbahn nächst der Station Bellus bestimmt sind, welcher Umstand von Seite des Stationschefs in Bellus auf den Frachtbriefen vorzumerken ist

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
396	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art	Szt. Lőrincz, Pécs und Üszög	Wien St.E.G. und Matzleinsdorf	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Westungar.-Oesterr. Verbandstarif, Heft 1	kr. 119·0	kr. 102·1	kr. 16·9	Im Kartirungswege		
				Áta					131·0	114·2	16·8			
				Trinitás					133·5	116·7	16·8			
				Villány					133·7	116·8	16·9			
				Nemet-Boly und Mohács					142·1	125·2	16·9			
			Hafer	Szt. Lőrincz, Pécs und Üszög					119·0	93·1	25·9			
				Áta					131·0	105·2	25·8			
				Trinitás					133·5	107·7	25·8			
				Villány					133·7	107·8	25·9			
				Nemet-Boly und Mohács					142·1	116·2	25·9			
397	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Felle und Häute, rohe, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (excl. Pelzwerk und Rauhwaaren)	Báziás	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. und Stadlau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	kr. 152·7		Im Kartirungswege		Diese Frachtermässigungen gelangen nur auf solche Transporte zur Anwendung, welche in Báziás oder Orsova per Schiff eingelangt sind
				Orsova						198·0				
398	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Baumrinde (Borke), roh und gemahlen	Kolozsvár	Trebitsch St.E.G.	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Oesterr.-Ung. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 148·0	Differenz	Im Kartirungswege		
					Startsch-Trebitsch					143·0				
				Liszka-Tolcsva	Trebitsch St.E.G.					122·4				
					Startsch-Trebitsch					117·4				
				Pelsőcz	Hohenbruck					a) 122·5 b) 116·05				a) Für verkleinerte Rinde b) Für nicht verkleinerte Rinde
399	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnschwellen	Szatmár	Jedlesee loco	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Oesterr.-Ung. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 92·0 | *) 89·3	Differenz	Im Kartirungswege		*) Giltig nur für Transporte, welche für Regiezwecke der Oe.N.W.B. bestimmt und an den Streckenvorstand der Oe.N.W.B. adressirt sind
				Keresztés-Nyárad	Jedlesee loco					69·5 | 66·8				
				Miskolcz	Jedlesee loco					73·9 | 71·2				
				Keresztés-Nyárad	Jedlesee transit					61·5				
				Miskolcz	Jedlesee transit					65·9				
				Szatmár	Pilsen					129·0				
				Szatmár	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.					144·7				
400	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannt	Kimpolung	Suczawa	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief, bezw. Frachtzahlung mindest. für dieses Quantum pro Wagen. Die Verladung und Abladung ist durch den Versender, resp. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1890	Localtarife	47 kr.	36 kr.	11 kr.	Im Kartirungswege		
401	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eilgutsendungen	Wien K.F.J.B.	Teplitz-Waldthor	Für Eilgüter, welche pro Collo den Umfang eines halben Kubikmeters und das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Vom 30. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Oest. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1890	475·2 kr.	459·2 kr.	16·0 kr.	Im Kartirungswege		
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Frachtsätze pro Wagen Gulden					
402	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Parhoutz	Czernowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Beobachtung der im Specialtarif 1 b) der Bukowinaer Localbahnen, resp. im Ausnahmetarif VI der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn enthaltenen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1890	Localtarife	16·90	13·48	3·42	Im Kartirungswege		
				Theodorestie					20·—	15·48	4·52			
				Komanestie a/Sol.					21·80	17·08	4·72			
				Pertestie					24·20	18 68	5·52			
				Kaczyka					25·50	20·28	5·22			
				Strigoja					27·40	22·68	4·72			
				Illischestie					29·08	23·48	5 60			
				Gurahumora					32·60	23·48	9·12			
				Frassin a/M.					34·56	25·28	9·28			
				Molit					36·80	27·08	9·72			
				Wama					38·04	28·28	9·76			
				Eisenau					39·80	29·48	10·32			
				Kimpolung					40·20	31·58	8·62			
				Parhoutz	Volksgarten				16·20	12·64	3·56			
				Theodorestie					19 30	14·64	4·66			
				Komanestie a/Sol.					21·10	16·24	4·86			
				Pertestie					23·50	17·84	5·66			
				Kaczyka					24·80	19·44	5·36			
				Strigoja					26·70	21·84	4·86			
				Illischestie					28·38	22·64	5·74			
				Gurahumora					31·90	22·64	9·26			
				Frassin a/M.					33·86	24·44	9·42			
				Molit					36·10	26·24	9·86			
				Wama					37·34	27·44	9·90			
				Eisenau					39·10	28·64	10·46			
				Kimpolung					39·50	30·74	8·76			
403	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ungar. Nordostbahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Mohács-Fünfkirchner Bahn, Fünfkirchen-Barcser Bahn	Schiessgewehre		Triest	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist ausgeschlossen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Arad						463·7				
				Budapest d. p. t. p. u.						292·3				
				Budapest-Józsefváros						294·3				
				Budapest-Kelenföld						283·3				
				Budapest-Lipótváros						297·3				
				Eger						405·9				
				Eszek						315·3				
				Gyula						445·5				
				Gyulafehérvár						577·2				
				Jászberény						369·9				
				Kaposvár						237·6				
				Károlyváros						172·8				
				Kossa						486·3				
				Körmend						245·9				
				Miskolcz						436·0				
				Nagy-Várad						472·7				
				Petervárad						423 9				
				Szabadka						367·7				
				K.-Ujszöny						288·4				
				Zimony						418·6				
				Zombor						337·3				
				Budapest S.B.						280·0				
				Budapest Oe.U.St.E.G.						303·9				
				Felegyháza						356·0				
				Léva						371·0				
				Nyitra						384 6				
				Versecz						462·7				
				Temesvár-Fabrik						432·6				
				„ -Josefst.						430·4				
				Eperjes						511·0				
				Igló-Löcse						543·2				
				S. A.-Ujhely						498·5				
				Fünfkirchen						246·3				
404	Südbahn-Gesellschaft		Fichtenrinde in Röhren	Stationen der Strecke Marburg—Franzensfeste	Klagenfurt	Bestimmungen der Serie XIV, bezw. XIV a. Sendungen müssen zur Erzeugung von Fichtenloh-Extract oder Absud bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Serie XIV, bezw. XIV a des Südbahntarifes	10% Nachlass vom reinen Frachtsatze der nebigen Tarifserien bei Aufrundung der sich ergebenden Kreuzerbruchtheile auf ganze Kreuzer	Variirt	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
405	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holzpapierstoff der Classe C	Saybusch-Zablocie	Bielitz loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantum von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen und Aufrechthaltung der für die Güterclasse C giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	9·0 kr.	7·5 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	
406	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	ad b) Betheiligten Verwaltungen	Papier der Classe II	Bielitz	a) Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken) b) Krakau loco und transito, Podgorze-Bonarka loco und Podgorze-Płaszów loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Auflieferung der nach galizischen Stationen, welche über die Nordbahnlinien hinaus gelegen sind, bestimmten Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Tarife für den galiz. Gemeinschaftsverkehr, bezw. Tarif zwischen Krakau, Podgorze-Bonarka K.F.N.B. und k.k.ö.St.B. und Podgorze-Płaszów K.K.St.B. und C.L.B. einerseits und Stationen der K.F.N.B. andererseits vom 1. November 1889	Verschieden	a) 0·41 kr. pro 100 kg u. 1 kilometer plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg b) kr. 43·8	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	Die Frachtbegünstigung ad a) hat für Sendungen mit der Bestimmung nach ungarischen Stationen **keine Giltigkeit**
407	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker der Classe II	Bedihošt	Marchegg loco und transit	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif. Theil II, giltig vom 1. November 1889	kr. 103·—	kr. 66·7	kr. 36·3	Im Kartirungswege		
				Bisenz-Pisek					60·—	53·8	6·2			
				Branowitz					56·5	50·5	6·—			
				Brodek					94·—	64·—	30·—			
				Chirlitz-Turas					71·—	58·—	16·—			
				Chropin					93·—	63·7	29·3			
				Czyhi					151·—	82·—	72·—			
				Freiheitau					135·5	76·4	59·1			
				Hradisch					66·5	55·9	10·6			
				Hullein					82·—	60·4	21·6			
				Kojetein					90·5	62·9	27·6			
				Kremsier					85·5	61·6	23·9			
				Krzenowitz					79·5	60·2	19·3			
				Kwassitz-Tlumatschau					78·5	59·3	19·2			
				Leipnik					97·—	64·9	32·1			
				Mähr.-Ostrau					131·5	75·2	56·3			
				Mödritz					66·—	50·5	15·5			
				Napagedl					72·5	57·5	15			
				Nezamislitz					96·—	64·6	31·4			
				Olmütz					100·5	65·9	34·6			
				Prerau					89·5	62·6	26·9			
				Radwanitz					93·5	64·9	28·6			
				Raigern					63·5	50·5	13			
				Rohatetz					53·5	51·8	1·7			
				Rohrbach-Seelowitz					60·5	50·5	10·—			
				Sokolnitz					77·—	58·9	18·1			
				Stauding					120·—	71·8	48·2			
				Sternberg					108·—	68·2	39·8			
				Troppau					143·—	78·7	64·3			
				Vschetul					84·5	61·1	23·4			
				Wischau					92·5	63·7	28·8			
				Wrbatek					107·—	68·—	39·—			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
408	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Glasballons, leere (ungebraucht)	E l b o g e n - N e u s a t t e l	I. Bielitz	Aufgabe als Frachtgut ad I. von mindestens 5000 kg, ad II. und III. von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Die Sendungen müssen instradirt werden, abwechselnd über a) Bubna—B.-Brod—Olmütz b) Kralup—Všetat—Tynischt—Chotzen—Olmütz	Bis zur Einführung des neuen Galizisch-Oesterr.-Böhm. Gemeinschafts-Tarifes, Theil II, Heft 3, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	V e r s c h i e d e n	kr. ö. W. 249·3	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens einen Monat nach Ablauf des Zugeständnisses	*) Der Frachtsatz nach Saybusch-Zablocie trs. gilt für Sendungen nach Stationen der Galizischen Transversalbahn in der Strecke Saybusch-Zablocie-Neu-Sandez. **) Der Frachtsatz nach Oswięcim trs. gilt für Sendungen nach Stationen der Galizischen Transversalbahn in der Strecke Oswięcim-Podgórze, excl. Podgórze. Bei Nichteinhaltung der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Vergütung
			Glasflaschen, ordinäre, unverpackt oder in Stroh verpackt, bezw. verschnürt		II. Bielitz					144 6				
					Saybusch-Zablocie loco und transit*)					119·2				
					Oswięcim loco und transit**)					146·8				
			Fensterglas und ungeschliffene Glastafeln		III. Bielitz					191·4				
409	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	Mauer- und Dachziegel	Swolenowes	Kladno (alt)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	16·9 kr. ö. W.	11 kr. ö. W.	5·9 kr. ö. W.	Wird kartirt		
410	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Bahnverwaltungen	Zucker, welcher nach Classe II tarifirt	Wlkawa	Wien Nordwestbahnhof loco und transit, Korneuburg und Jedlesee	**Bei Auflieferung von 3000 Tonnen als Minimalquantum bis Ende 1890.** Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten und durch eigene Arbeiter in der jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen; Tarif für den österreichischen Eisenbahn-Verband Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1890 und die im Verordnungsblatte Nr. 1 vom 2. Jänner 1890 sub Post Nr. 85. publicirten Kartirungsfrachtsätze	V e r s c h i e d e n	kr. 83·8	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche bei der Vorlage den Rückvergütungsstempel irgend einer Bahnanstalt nicht tragen dürfen. Die Rückvergütungsansprüche sind mittelst detaillirten Rechnungen längstens bis Ende Februar 1891 geltend zu machen	
				Neubidschow						85·3				
				Dobřenitz-Sirowatka						86 3				
				Sedletz-Kuttenberg						72·—				
				Kuttenberg Stadt						77·—				
				Časlau loco und transit						69·8				
				Dobrowitz	Wien (Oe.N.W.B.) Wien (St.E.G.) Wien (K.F.N.B. Korneuburg, Jedlesee und Floridsdorf-Donaufeld)					86·4				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
411	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Pilsen	Krakau	Für Sendungen in beliebigen Mengen pro Frachtbrief; Aufgabe derselben mit directe nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Unterlassung einer Routenvorschrift in denselben	Bis zur tarifmässigen Einführung, spätestens bis Ende 1890	Galizisch-Oesterr. - Böhmischer Gemeinschaftsverkehr	Tarifmässig	kr. 235·1	Resultirende Differenz	Im Kartirungswege		
					Podgórze-Bonarka					235·1				
					Podgórze-Plaszów					235·1				
					Przemyśl					361·—				
					Lemberg C.B.					410·9				
					Neu-Sandez					282·8				
					Stryj					369.9				
					Stanislau					393·9				
					Czernowitz					438 7				
				Plzenec	Krakau					232·2				
					Podgórze-Bonarka					232·2				
					Podgórze-Plaszów					232·2				
					Przemyśl					358·1				
					Lemberg C.B.					408·—				
					Neu-Sandez					279·9				
					Stryj					366·4				
					Stanislau					391·—				
					Czernowitz					435·8				

Berichtigung. **Oesterr. Nordwestbahn.** Bei den im Verordnungs-Blatte Nr. 1 ex 1890, sub Pos. 89, publicirten ermässigten Kartirungsfrachtsätzen für Glasballons und Glaswaaren von Melnik soll die Relation „Melnik—Prag K.F.J.B. richtig heissen: **Melnik—Prag K.F.J.B. transit.**

Druckfehler-Berichtigung. **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 8 vom 21. Jänner l. J., sub Post 330, hat der „officielle Frachtsatz“ in der Relation Algyö—Wien St.E.G. transit anstatt „93·3“ richtig **98·3 kr. pro 100 kg** zu lauten.

Druckfehler-Berichtigung. **Buschtěhrader Eisenbahn.** In der Publication, Verordnungs-Blatt vom 21. Jänner 1890, Nr. 8, fortlauf. Nr. 326, soll der für die Relation Časlau—Pressnitz-Reischdorf zugestandene Frachtsatz anstatt „124·8“ richtig **„124·3“** lauten.

Berichtigung. **Böhmische Westbahn.** In der Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 3 ex 1890, fortl. Nr. 175, Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen“, hat sich die dort angegebene Clausel-Bestimmung der Transporte nach Stationen der Strecke Pilsen (excl.)—Budweis und darüber“ richtig blos auf die Relation **„Rokycan—Pilsen transit“** zu beziehen. Dagegen ist in allen drei unter dieser Position angegebenen Relationen beizusetzen: **„Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen.“**

Offert-Ausschreibung.

Wegen Vergebung des Bauarbeiten der auf Grund der Concession des hohen k. k. Handelsministeriums vom 19. Juli 1887, Nr. 25.287, herzustellenden 1 Magazin (Nr. 26) und 1 Güterschuppen (Hangar Nr. 25), dann sämmtlicher die Umlegung des Martesincanals am neuen Hafen von Triest betreffenden Bauarbeiten wird eine öffentliche Offertverhandlung ausgeschrieben.

Die Herstellungskosten betragen nach dem Kostenvoranschlage

fl. 1,678.903·74 für das Magazin Nr. 26,
„ 206.377·73 „ den Hangar Nr. 25,
„ 44.323·48 „ die Umlegungsarbeiten.

Die technischen Elaborate liegen bei der Bauabtheilung des technischen Bureaus der Lagerhäuser (Via Carradori Nr. 5, III. Stock) zur Einsicht auf; daselbst werden auch die allgemeinen und besonderen Bedingnisshefte, sowie die Offertformularien auf Verlangen ausgefolgt und weitere Aufschlüsse ertheilt.

Die Bewerber haben zwei abgesonderte nach den vorgeschriebenen Formularien verfasste Angebote zu stellen, und zwar das eine über die Gesammtarbeiten, Lieferungen für die zwei Gebäude, das zweite über die Bauarbeiten, und sonstiges betreff der Umlegung des Martesincanals.

Die Angebote sollen einen percentuellen Nachlass ausdrücken, welcher auf alle in den dem technischen Elaborate beigegebenen Tarifen, beziehungsweise Kostenvoranschläge, enthaltenen Einheitspreise gleichmässig anzuwenden ist.

Die Angebote müssen mit einer Empfangsbestätigung der Lagerhauscassa über den erfolgten Erlag eines Vadiums in der Höhe von fl. 98.000 begleitet sein und sind spätestens bis am Mittage des 8. März l. J. bei der Lagerhausverwaltung versiegelt einzureichen.

Später einlaufende Offerte werden zurückgewiesen.

Die Lagerhaus-Direction behält sich das Recht der Entscheidung bis am 18. März l. J. ohne jede Verbindlichkeit vor.

Triest, den 25. Jänner 1890.

Für die Direction der Lagerhäuser der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest:

Der Präsident
Ventura m. p.

(120) (Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 12. **Wien, 30. Jänner 1890** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung des Betriebes der Zwittawa-Uferbahn der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Am 10. Jänner 1890 ist die nächst Brünn in km 1·4 der Localbahn Brünn-Tischnowitz abzweigende und in km 0·983 in die Linie Brünn-Gaya einmündende Verbindungscurve zwischen der Localbahn Brünn-Tischnowitz und dem unteren Bahnhofe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Zwittawa-Uferbahn der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) für den Güterverkehr eröffnet worden.

Wien, am 25. Jänner 1890. G.-I.-Z. 1238-II.

Verwendung durchgehender Bremsen bei den Bahnen in Grossbritannien.

Wir entnehmen aus dem Berichte des Londoner Handelsamtes über die Verwendung durchgehender Bremsen bei den Eisenbahnen Grossbritanniens im ersten Halbjahr 1889 die nachstehenden Daten, wobei bezüglich eines Vergleiches derselben mit den gleichartigen Ziffern der Vorperiode (pro 2. Semester 1888) auf Nr. 112 dieses Blattes vom vorigen Jahre verwiesen wird.

1. Verwendungsausweis über Bremsgattungen, welche den behördlichen Anordnungen vollständig entsprechen, d. i. selbstthätig sind. (Siehe diesbezügliche Angaben in Nr. 4 dieses Jahres.)

Luftsaugebremse (von der Vacuum Brake Co.): bei 27 Gesellschaften wurden zusammen geleistet an Zugmeilen	32.851.627 =	43·199%
Luftdruckbremse (von Westinghouse): bei 21 Gesellschaften zusammen geleistet an Zugmeilen	20,679.988 =	27·193%
Luftdruckbremse (von Mac Innes): bei 1 Gesellschaft an Zugmeilen . .	46.823 =	0·061%
Reibungsbremse (von Heberlein): bei 1 Gesellschaft an Zugmeilen . .	7.000 =	0·009%
Summe der mit selbstthätigen Bremsen geleisteten Zugmeilen	53.585.438 =	70·462%

Im zweiten Halbjahre 1888 betrug die Gesammtleistung dieser Bremsen Zugmeilen 52,121 442 = 64·974% aller zurückgelegten Zugmeilen.

2. Verwendungsausweis über Bremsgattungen, welche den behördlichen Anforderungen nur theilweise entsprechen.

Luftsaugebremse (von der Vacuum Brake Co., speciell System Smith): bei 12 Gesellschaften wurden zusammen geleistet an Zugmeilen	6,514.343 =	8·566%
Luftsaugebremse (von der Vacuum Brake Co.): bei 31 Gesellschaften zusammen geleistet an Zugmeilen . . .	6,223.844 =	8·184%
Luftsaugebremse (System Parker Smith): bei 1 Gesellschaft an Zugm.	4.543 =	0·006%
Luftdruckbremse (von Westinghouse): bei 1 Gesellschaft an Zugmeilen . .	722.292 =	0·950%
Sonstige Bremsen.		
(Clark's Kettenbremsen und Bremsen System Clark u. Webb): bei 6 Gesellschaften zusammen geleist. an Zugm.	2,005.469 =	2·637%
(System Fay und Newall): bei 6 Gesellschaften zusammen geleistet an Zugmeilen	831.350 =	1·093%
Summe der mit nicht selbstthätigen Bremsen geleisteten Zugmeilen . . .	16,301.841 =	21·436%

In der Vorperiode waren die analogen Ziffern 20,797.076 = 25·926% aller zurückgelegten Zugmeilen.

Es beträgt weiter die Zahl der mit durchgehenden Bremsen zurückgelegten Zugmeilen, und zwar mit

Luftsaugebremsen	45,594.357 =	59·955%
Luftdruckbremsen	21,449.103 =	28·204%
Ketten- und anderen Bremsen	2,843.819 =	3·739%
Summa .	69,887.279 =	91·898%
Hiezu Zugmeilen, ohne durchgehende Bremsen zurückgelegt	6,160.400 =	8·102%
Totale .	76,047.679 =	100·000%

Mit Ende Juni 1889 betrug die Anzahl der mit Luftsaugebremsen versehenen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven und Wagen) 37.844, wovon 28.598 mit selbstthätiger Wirkungsweise und 9246 nicht selbstthätig sind.

Mit Luftdruckbremsen waren bis Mitte 1889 18.032 Fahrbetriebsmittel (Locomotiven und Wagen) versehen, von welchen wieder 17.628 selbstthätige und 404 nicht selbstthätige Bremsen besassen.

Die Luftsaugebremsen weisen im Allgemeinen, und insbesondere die selbstthätige Luftsaugebremse, einen rascher zunehmenden Fortschritt in der Verbreitung, als die Luftdruckbremsen auf.

Die Zahl der Fahrbetriebsmittel, welche mit anderen durchgehenden Bremsen versehen sind, zeigt eine stetige Abnahme, nachdem in der gegenständlichen Periode nur mehr 2746 Locomotiven und Wagen mit anderen als Luftbremsen ausgerüstet waren.

In der Vorperiode betrug deren Anzahl noch 2839.

Bezüglich der einzelnen Kategorien von Fahrzeugen und Bremsgattungen gibt der Bericht des Londoner Handelsamtes folgende Daten:

	Anzahl der Locomotiven	Anzahl der Wagen
1. mit selbstthätigen Bremsen.		
Luftsaugebremse	5.259	23.339
Luftdruckbremse	2.041	15·553
Luftdruckbremse (Mac Innes)	—	34
Reibungsbremse (Heberlein)	1	5
Summa ad 1)	7.301	38.931
oder	75%	72%
2. mit nicht selbstthätigen Bremsen.		
Luftsaugebremse (Smith)	841	4.304
Luftsaugebremse (Vacuum Brake Co.)	205	3.896
Luftsaugebremse (Parker Smith)	—	3
Luftdruckbremse (Westinghouse)	54	350
Kettenbremse	778	1.523
Bremse Fay und Newall	—	445
Summa ad 2)	1.878	10.521
oder	20%	20%
Gesammtzahl aller Fahrbetriebsmittel, welche mit durchgehenden Bremsen versehen sind (ganz oder theilweise entsprechend)	9.179	49.452
oder	95%	92%
Zahl der Fahrbetriebsmittel, welche nicht mit durchgehenden Bremsen ausgerüstet sind	545	4.312
oder	5%	8%

Es sind also Ende Juni 1889 bereits 95% aller Locomotiven mit durchgehenden Bremsen und 75% derselben mit selbstthätiger Wirkungsweise ausgerüstet, während die analogen Ziffern bei den Wagen 92, bezw. 72% sind.

Im ersten Halbjahre 1889 entfielen auf eine Versagung oder Störung bei den selbstthätigen Luftsaugebremsen 113.263 Zugmeilen gegen 110.137 in der Vorperiode, bei den selbstthätigen Luftdruckbremsen 82.390 Zugmeilen gegen 63.694 in der Vorperiode und bei den einfachen Luftsaugebremsen 219.214 Zugmeilen gegen 192.162 in der Vorperiode.

Im Ganzen entfielen bei den Luftsaugebremsen (mit selbstthätiger und nicht selbstthätiger Wirkungsweise zusammen) auf 1 Fehler 129.516 geleistete Zugmeilen, und bei den Luftdruckbremsen (selbstthätige und einfache) auf 1 Fehler 85.268 Zugmeilen.

[„Railway News.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Ischl - Salzburg. (Concessionsertheilung.) Unterm 13. Jänner wurde die A. h. Concession für die schmalspurige Localbahn von Ischl nach Salzburg mit einer Abzweigung von Mondsee nach Steindorf ertheilt. Die ca. 64 km lange Hauptlinie Ischl-Salzburg beginnt südlich von Ischl im Anschlusse an die currente Strecke der Salzkammergutbahn, umfährt den Markt Ischl in südwestlicher Richtung, führt dann bei Pfandl vorbei über Aigen nach Strobl und gelangt am südlichen Ufer des Wolfgangsees nach St. Gilgen; von hier ersteigt die Trasse den zwischen dem Wolfgangsee und dem Mondsee gelegenen Gebirgszug und erreicht, über St. Lorenz führend, die Station Mondsee; sodann nimmt die Trasse eine vorwiegend westliche Richtung, berührt die Orte Thalgau, Dachsbühel, Engendorf und mündet endlich in die Station Salzburg der k. k. Staatsbahnen ein. Der früher gedachte Anschluss an die Station Ischl der Salzkammergutbahn soll erst nach Ausbau der ganzen Hauptlinie nebst Abzweigung ausgeführt werden, inzwischen ist für die erste Theilstrecke bei Ischl ein Provisorium in Aussicht genommen, wonach die Trasse, ohne Einmündung in die Salzkammergutbahn, nordöstlich von Ischl bei dem städtischen Gaswerke, in dessen Nähe die Anfangsstation angelegt werden soll, beginnt. Die ca. 20 km lange Abzweigung Mondsee-Steindorf mündet aus der projectirten Station Mondsee aus, führt dann in nördlicher Richtung zum Zeller- oder Irrsee und sodann entlang dem östlichen Seeufer über Zell am Moos zur Station Steindorf der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg. Die Theilstrecken Ischl-Strobl und Mondsee-Salzburg sind binnen einem und einem halben Jahre, die Verbindungstrecke Strobl-Mondsee mit der Abzweigung Mondsee-Steindorf längstens binnen 4 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu vollenden. An der Capitalsbeschaffung für das Bahnunternehmen werden sich auch die Länder Salzburg und Oberösterreich, sowie die Stadt Salzburg betheiligen. [20. Jänner 1890, Z. 2147.]

Projectirte Fortsetzung der Achenseebahn von Maurach über Achenkirchen bis zur tirolisch-bayerischen Landesgrenze und von da nach Bad Kreuth. (Vorconcessions-Ansuchen.) Die Achenseebahn-Gesellschaft in Salzburg hat bei dem k. k. Handelsministerium um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Fortsetzung der Achenseebahn längs des linken Ufers des Achensees über Buchau, Seehof, Achensee und Achenkirchen bis zur tirolisch-bayerischen Landesgrenze angesucht. Von der Landesgrenze soll die Bahn sodann über Bad Kreuth bis nach Gmund am Tegernsee fortgesetzt werden. Die Gesammtlänge der projectirten, zum Theile mit Anwendung des Zahnstangensystems auszuführenden Bahnanlage soll circa 50 km betragen.

Localbahnprojecte in Mähren. (Landtagsbeschlüsse.) Auf Grund der vom Landesausschusse, sowie vom Landtagsausschusse für Communications-Angelegenheiten erstatteten Berichte über die Förderung des Localbahnwesens in Mähren hat der mährische Landtag in seiner Sitzung vom 31. October 1889 nachfolgende Beschlüsse gefasst:

I. Der Bericht des Landesausschusses über seine Thätigkeit in Ansehung der Förderung von Localbahnen niederer Ordnung und über die Ergebnisse der diesfalls gepflogenen Erhebungen wird genehmigend zur Kenntniss genommen.

II. Der Landesausschuss wird ermächtigt, zunächst wegen Ausführung der nachbenannten Bahnlinien als Localbahnen niederer Ordnung, und zwar:

1. Petersdorf—Gross-Ullersdorf—Wiesenberg—Winkelsdorf;
2. Mähr.-Neustadt—Ober-Langendorf;
3. Bärn-Hof;
4. Grulich-Rothwasser-Schildberg-Hochstein;
5. Littau-Przikas und
6. Hannsdorf-Altstadt

auf Grund der vorliegenden generellen Projecte und wegen der Bedeckung der Anlagekosten mit den nächstbetheiligten Interessenten in dem Falle in nähere Verhandlung zu treten, wenn die Anregung hiezu aus dem Kreise der Interessenten selbst erfolgt, und wenn deren Bereitwilligkeit zur Tragung eines namhafteren Theiles der Anlagekosten dargethan erscheint. Diese Ermächtigung des Landesausschusses bezieht sich unter den angeführten Bedingungen auch auf andere hier nicht genannte Linien, für welche dem Landesausschusse von den Interessenten generelle Projecte vorgelegt werden.

III. Ueber die Ergebnisse etwaiger derartiger Verhandlungen hat der Landesausschuss dem Landtage fallweise Bericht zu erstatten.

IV. Der k. k. Regierung wird die thunlichst kräftigste Förderung des Ausbaues der nachbezeichneten, als Localbahnen höherer Ordnung zu behandelnden Bahnlinien, als:

1. Tetschitz-Oslawan-Eibenschitz-Alexowitz-Kromau-Wolframitz mit der eventuellen Fortsetzung von Kromau über Kodan, Hosterlitz und Selletitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Grussbach-Znaim zwischen den Stationen Znaim und Hödnitz;
2. Tischnowitz-Neustadtl-Saar zum Anschlusse an die Oesterr. Nordwestbahn mit der Abzweigung durch das Schwarzawathal nach Zwittau oder Polička;
3. Nemotitz-Koritschan-Zdounek (oder ein anderer geeigneter Punkt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn);
4. Wisternitz-Weisskirchen;
5. Römerstadt-Rabersdorf;
6. Prossnitz-Prerau;
7. Kornitz-Littau;
8. Stramberg-Murk;
9. Bilnitz-Klobouk-Wsetin und
10. Iglau-Triesch-Teltsch-Datschitz-Zlabings zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn mit der Abzweigung Datschitz—Jamnitz—Mähr.-Budwitz

dringend empfohlen.

Südbahn-Gesellschaft. (Hochbauten am Bahnhofe in Triest.) Für die Herstellung eines gemauerten-Locomotivschuppens sammt Anbau und eines Stallgebäudes, sowie für die Uebertragung eines Kohlenschuppens in der Station Triest ist die Baubewilligung ertheilt worden.

[13. December 1889, Z. 46.265.]

— (Linie Wien-Triest: Reconstruction und Erweiterung der städtischen Wasserleitung in Mürzzuschlag.) Das Handelsministerium hat zu der projectirten Reconstruction und Erweiterung der städtischen Wasserleitung in Mürzzuschlag, soweit hiedurch Bahngrund berührt wird, seine Zustimmung ertheilt. [21. December 1889, Z. 50.358.]

— (Linie Wien-Triest: Herstellung eines Ladegeleises in Mürzzuschlag und eines schmalspurigen Schleppgeleises nach Hönigsberg.) Auf Grund der am 9. December 1889 durchgeführten politischen Begehung ist die Anlage eines normalspurigen Ladegeleises in der Station Mürzzuschlag und anschliessend daran die Anlage einer schmalspurigen Schleppbahn zu den Eisenwerken der Firma Johann E. Bleckmann in Hönigsberg genehmigt worden.

[24. December 1889, Z. 53.939.]

— (Centralweichen- und Signal-Stellanlagen in den Stationen Kundl und Fritzens.) In den Stationen Kundl und Fritzens der Péagestrecke Wörgl-Innsbruck ist die Herstellung von Centralweichen- und Signal-Stellanlagen erfolgt.

[29. December 1889, Z. 50.347.]

— (Linie Kufstein-Ala: Neuherstellung und Verstärkung von eisernen Brücken.) Die Neuherstellung, bezw. Verstärkung von 9 eisernen Brücken zwischen km 201 und km 308 der Linie Kufstein-Ala ist genehmigt worden.

[21. December 1889, Z. 51.496.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Herstellung einer Kellerstiege im Aufnahmsgebäude am Bahnhofe Wien.) Zu den an den Weingrosshändler M. Bauer vermietheten Kellerräumen wird eine eigene Kellerstiege im Wiener Aufnahmsgebäude hergestellt. [21. December 1889, Z. 53.668.]

Bozen-Meraner Bahn. (Unterfahrung des Bahnkörpers durch die städtische Wasserleitung in Meran.) Die Führung der Rohre der städtischen Wasserleitung in Meran durch den Bahnkörper ist gestattet worden, und wurde auch der bezügliche Vertrag genehmigt.

[23. December 1889, Z. 50.502.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Abwicklung der im Jahre 1888 begonnenen und im Jahre 1889 durchgeführten Finanzoperation gegenüber garantirten Eisenbahnen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in der am 11. Jänner abgehaltenen Sitzung des ungar. Abgeordnetenhauses seinen Bericht über die Abwicklung der in Angelegenheit der für die Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarisches Betriebsnetz), die Ungarische Nordostbahn und die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (ungarisches Betriebsnetz) auf Grund des G.-A. XVII ex 1888 unter Gewährung einer besonderen staatlichen Garantie aufgenommenen neueren Investitions-Anlehen durchgeführten Finanzoperation (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45, 47 und 50 ex 1888) und über die Auftheilung dieses Anlehens unter die betheiligten Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61, 72 und 86 ex 1888) erstattet. Diesem zufolge hat im Sinne des § 7 des G.-A. XVII ex 1888, die Gewährung einer weiteren besonderen staatlichen Garantie für die obgenannten drei Bahnen betreffend, die Regierung über die Art der Abwicklung der auf Grund dieses Gesetzes durchzuführenden Finanzoperation, sowie über die Feststellung der Raten des aufzunehmenden Prioritäts-Anlehens und der Garantie für die einzelnen dieser drei Eisenbahnen, vorbehaltlich der gesetzlichen Sanction durch die Legislative, die entsprechenden Verfügungen getroffen. In Betreff der Placirung der zur Deckung der Kosten jener auf den erwähnten, staatliche Garantie geniessenden Eisenbahnen nothwendig gewordenen Bauten und Investitionen, sowie zur Rückerstattung der diesen Eisenbahn-Gesellschaften im Laufe früherer Jahre unter verschiedenen Titeln gewährten ärarischen Vorschüsse und der Begleichung der schwebenden Schulden erforderlichen 17,200.000 Gulden wird berichtet, dass, wie der Minister bei Vorlage des Eingangs citirten Gesetzes in grossen Zügen auszuführen bereits in der Lage war, mit der Wiener Unionbank ein Uebereinkommen zu Stande gebracht wurde, laut welchem die erwähnte Bank bis zum Schlusse des Jahres 1890 und, vorausgesetzt, dass bis zur erfolgten Uebernahme der den Gegenstand des fraglichen Anlehens bildenden Titres kein Krieg ausbricht, noch aber der Curs der ungarischen Goldrente in Berlin unter 73 pCt. sinkt, sich verpflichtet hat, zu Lasten der betheiligten Eisenbahnen unter einer besonderen staatlichen Garantie von 732.677 fl. ö. W. zu emittirende 30,620.000 deutsche Reichsmark nominell, mit 4½ pCt. verzinsliche, binnen 60 Jahren zu tilgende unificirte Eisenbahn-Prioritäten neuerer Serie zum Curse von 91·36 fl. zu übernehmen, beziehungsweise zu kaufen, das heisst für diese Prioritäten 27,974.432 deutsche Reichsmark den interessirten Eisenbahnen zur Verfügung zu stellen. Die Regierung sowohl, als die Verwaltungskörper der betheiligten Verwaltungen erklärten sich, und zwar letztere laut Beschluss der Generalversammlungen der Actionäre, mit dem diesbezüglich vom kgl. ungar. Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister mit der Unionbank abgeschlossenen Vertrage einverstanden. Von dem im Sinne der Vertragsvereinbarungen, beziehungsweise des mit den Eisenbahn-Gesellschaften geschlossenen Vertrages, emittirten und von der Unionbank übernommenen Goldanlehen im Nominalwerthe von 30,620.000 deutscher Reichsmark entfallen:

1. auf die Ungarische Nordostbahn:
   16,912.200 Mk. = 8,351.703·70 fl. Gold ö. W.
2. auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
   7,477.000 Mk. = 3,692.345·68 fl. Gold ö. W.
3. auf die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn:
   6,230.800 Mk. = 3,076.938·27 fl. Gold ö. W.

zusammen 30,620.000 Mk. = 15,120.987·65 fl. Gold ö. W.

Zur Verzinsung und Tilgung des Anlehens haben, im Verhältnisse zur Participirung, die erwähnten Eisenbahnen in obiger Reihenfolge ohne Solidarität beizutragen, und zwar:

ad 1.	819.468·07 Mk.	=	404.659·59 fl.	Gold ö. W.
ad 2.	362.292·47 „	=	178.909·86 „	„ „
ad 3.	301.908·78 „	=	149.090·76 „	„ „
Summa	1,483.669·32 Mk.	=	732.676·21 fl.	Gold ö. W.

Diesen Belastungen gegenüber wurden den interessirten Eisenbahnen von der Unionbank folgende Beträge zur Verfügung gestellt:

der Ungarischen Nordostbahn	15,450.985·92 Mk.
der Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . .	6,830.987·20 „
der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn	5,692.458·88 „
Insgesammt . . .	27,974.432·00 Mk.

Den Durchschnitt des an dem den im Sinne der Vertragsvereinbarung von der Bank geleisteten Theilanzahlungen vorhergehenden Tage an der Wiener Börse notirten Geldcurses zur Basis genommen, wurden in Banknoten ausgezahlt:

der Ungarischen Nordostbahn . . .	9,465.129·32 fl. ö. W.
der Kaschau-Oderberger Eisenbahn .	4,184.598·65 „ „
der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn	3,487.146·87 „ „
Insgesammt . . .	17,136.874·84 fl. ö. W.

also um 63.125·16 fl. weniger als jener Betrag, welcher in Punkt 1

des mit den interessirten Eisenbahnen geschlossenen Vertrages nach der approximativen Berechnung als Erforderniss für die neuen Investitionen und schwebenden Schulden eingestellt wurde. Von diesen Mindereinnahmen entfallen auf

die ungarische Nordostbahn . . . . 34.870·68 fl.
die Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . . 15.401·35 „
die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn . . . 12.853·13 „

Summa . . . 63·125·16 fl.

Diese Mindereinnahmen von 63.125·16 fl. schmolzen jedoch auf 53.999 fl herab in Folge des den interessirten Eisenbahnen zugute gekommenen Zinsenersatzes von 6704·94 fl. und der Intercalarzinsen von 2421·22 fl., von welchen Summen auf die Kaschau - Oderberger Eisenbahn 3703·31 fl., beziehungsweise 1337·30 fl., auf die Ungarische Nordostbahn 1637·26 fl., beziehungsweise 591·23 fl., auf die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn aber 1364·37 fl., beziehungsweise 492·69 fl. entfielen. Hiebei wird noch bemerkt, dass diese im Sinne der auf Grund des im G.-A. XVII ex 1888 bewilligten besonderen staatlichen Garantien und mit genauer Einhaltung des Rahmens derselben durchgeführte Finanzoperation für die genannten Eisenbahn - Gesellschaften festgestellten und weiter oben ziffermässig aufgeführten Summen von der contrahirenden Bank in drei Raten, und zwar am 2., 4. und 6. Juli 1888 an die kgl. ungarische Staatscasse thatsächlich eingezahlt und von dieser den betheiligten Eisenbahnen in der vertragsmässig festgestellten Proportion und in den stipulirten Terminen angewiesen wurden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Neubau des Aufnahmsgebäudes der Station Fiume.) Die Erweiterung der Fiumaner Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bedingt den Neubau des räumlich nicht mehr genügenden Aufnahmsgebäudes der genannten Station (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 109 ex 1888). Diese Arbeit wurde, wie aus Budapest berichtet wird, der Fiumaner Bauunternehmungs-Firma Celligoi & Comp. zum Pauschalpreise von 138.409·98 fl. vertragsmässig übertragen.

— (Ausbau der Station Agram und der dortigen Hauptwerkstätte.) Der § 2 des vom kgl. ungar. Handelsminister am 14. Jänner dem ungarischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfes, den Ausbau der Station Agram der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit Inbegriff eines grossen Heizhauses für den dort erhöhten Locomotivstand, sowie der dortigen Hauptwerkstätte der kgl. Ungarischen Staats-Maschinenfabrik betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1889 und Nr. 8 ex 1890), bestimmt, dass die für die einclassige Eisenbahn Sunja-Bród seinerzeit von der kgl. ungarischen Staatscasse vorgestreckten und sodann durch den Grenz-Investitionsfond zurück zu erstattenden Vorschüsse zu den Eingangs specificirten Bauten zu verwenden seien, von welchen der Bahnhofbau mit rund 1,000.000 fl. und jener der Werkstätte mit rund 1,400.000 fl. präliminirt sind.

Ausland.

Bayern. (Ausbau der doppelgeleisigen Strecken auf den bayerischen Eisenbahnen.) Von allen deutschen Staaten hatte bisher Bayern im Verhältnisse zu seinem Gesammteisenbahnnetze die geringste Kilometerzahl von doppelgeleisigen Strecken; bei einer Gesammtlänge aller bayerischen Staatseisenbahnen von 4704 km waren an doppelgeleisigen Strecken vorhanden nur 411 km, somit 8·7 pCt. Mit der Zunahme des Verkehres auf diesen Eisenbahnen machte sich der Mangel an doppelgeleisigen Strecken sehr fühlbar und hat die bayerische Regierung deshalb beim Landtage eine umfassende Creditforderung sowohl für den Ausbau zweigeleisiger Eisenbahnstrecken, wie auch für Vermehrung des Fahrparkes und verschiedene andere Einrichtungen im Eisenbahnwesen im Gesammtbetrage von 50 Millionen Mark eingebracht. Von dieser Vorlage wurden die Positionen für den Ausbau zweigeleisiger Strecken vollständig im Sinne der Vorlage des Ministeriums angenommen, bei den anderen Titeln theilweise Abstriche gemacht und im Ganzen für das Eisenbahnetat ein Extraordinarium von rund 32 Millionen Mark bewilligt, und zwar:

a) für Anlage von Doppelgeleisen 21,450.000 Mark;
b) für Beschaffung von Fahrmaterial, Ausstattung und Personenzüge mit Luftdruckbremsen und Einrichtung der Personenwagen für Gasbeleuchtung 10,961.300 Mark.

Nach den Anträgen des Eisenbahn-Departements werden nunmehr als zweigeleisig hergestellt die Strecken:

1. Fürth-Rottendorf (bei Würzburg);
2. Fürth-Bamberg-Lichtenfels und Hochstadt-Untersteinach;
3. München-Ingolstadt-Treuchtlingen;
4. Augsburg—Neu-Offingen und
5. München-Landshut.

Was speciell die zur Anlage zweiter Geleise beantragten Strecken anbelangt, so war das bayerische Eisenbahn-Departement hiebei darauf bedacht:

a) zunächst diejenigen Strecken doppelgeleisig herzustellen, auf welchen durch Einmündung mehrerer Linien ein erhöhter Verkehr stattfinde und
b) die Creditforderung nur insoweit zu stellen als die Herstellung der beantragten Strecken in dem der zweijährigen Budgetperiode entsprechenden Zeitraume möglich sein würde.

Nach Fertigstellung der vorbezeichneten und nunmehr bewilligten Strecken dürfte jedoch das bayerische Eisenbahn-Departement mit weiteren Anträgen zur Verbesserung und Vervollständigung des bayerischen Staatseisenbahnnetzes an den nächsten Landtag herantreten.

Schiffahrt.

Herstellung und Erhaltung der Theiss in gut schiffbarem Zustande. (Vornahme von Baggerungsarbeiten.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem technischen Rath des kgl. ungar. Handelsministeriums Franz Münzberger im Vereine mit den kgl. ungar. Staats-Ingenieuren Johann Reöck und Alexander Ulmann zur Prüfung der Baggerungsarbeiten im Flussbette der Theiss, sowie des Fortschrittes der Arbeiten an den im Interesse der unbehinderten Schiffbarkeit in Ausführung begriffenen Durchstichen, delegirt.

„Adria“, ungar. Seeschiffahrts - Actien - Gesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Februar 1890.) Im Monate Februar 1890 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Februar
Liverpool	Venedig, Triest, Fiume	„Atlas“ (Cunard Line)	10—20
London	Triest, Fiume	„Bona“	10—20
Glasgow	„ „	„Zichy“	15–25
Rouen	„ „	„Tisza“	15—25
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Bassano“	15—25
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Széchényi“	15—25
Liverpool	Venedig, Triest, Fiume	„Palmyra“ (Cunard Line)	20—28
Fiume	Rouen	„Tisza“	1—10
„	Liverpool	„Palmyra“ (Cunard Line)	1—10
„	London	„Winestead“	10—20
„	Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	10—20
„	Hull, Newcastle o/T	„Palermo“	10—20
„	Leith	„Szápáry“	15—25
„	Glasgow	„Jókai“	20—28
„	Barcelona, Rouen	„Tibor“	20—28
„	Bordeaux	„Stefanie“	20—28
„	Liverpool	„Tarifa“ (Cunard Line)	20—28
„	London	„Wm. Bailey“	20—28
„	Hull, Newcastle o/T	„Rinaldo“	20–28
„	New-York	„Belgravia“ (Anchor Line)	20—23

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: S. & W. Hoffmann, Wien, IX., Hörlgasse 18. — Budapest, Grosse Kronengasse 16.

Personal-Nachrichten.

Am 28. d. M. ist der Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Moritz Kubesch nach längerem schmerzvollen Leiden gestorben. Der Verschiedene stand im besten Mannesalter, war ein hochachtbarer Charakter, ein sehr pflichtgetreuer und verdienstvoller Beamte. Die allgemeine Beliebtheit, deren sich der Verstorbene in seinem Leben erfreute, sichern ihm im Kreise seiner Freunde, Fachgenossen und sonstigen Bekannten gewiss auch fernerhin ein dauernd liebevolles Andenken.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Specialtarif vom I. März 1886 für die Beförderung von Hornvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen.

Nachtrag IV.

Zu dem obgenannten Tarife tritt am 15. Februar 1890 ein Nachtrag IV in Wirksamkeit, welcher Frachtsätze für neu einbezogene Stationen, dann Abänderungen und Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können im Wege der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 27. Jänner 1890. [82]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr nach Prag etc. via Aussig.

Erhöhung der Frachtsätze.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1890 werden die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums Nr. 126 vom 26. October 1889 unter Post 2394 publicirten Netto-Frachtsätze (Kartirungssätze abzüglich der Refactie) für den Braunkohlenverkehr von den Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach Prag St.E.G., Oe.N.W.B., B.N.B., Bubna und Bubenč St.E.G., sowie von den Stationen Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz der k. k. Staatsbahnen nach Bubenč St.E.G. via Aussig um 2 Kreuzer pro 100 kg erhöht.

Eine weitere Verlautbarung der diesfälligen, vom 1. April 1890 giltigen Tarif- und Refactiefrachtsätze wird rechtzeitig folgen.

Teplitz, am 27. Jänner 1890. [83]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft 2.

Mit 15. Februar 1890 tritt der Nachtrag II zu Theil II, Heft 2, des Verbands-Gütertarifes, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Station Reichenberg, in Kraft.

Derselbe ist bei den betheiligten Verwaltungen oder im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 4 kr. ö.W. zu beziehen.

Wien, am 28. Jänner 1890. [84]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Süd - Nordösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Verbandstarife vom 25. August 1887.

Mit 1. Februar 1890 tritt der Nachtrag IV zum Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verbandstarife vom 25. August 1887 in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für Zucker, bezw. geänderte Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI, und werden durch diesen Nachtrag gleichzeitig die bisherigen Frachtsätze der Ausnahmetarife VI b und VI c, sowie theilweise auch jene des Ausnahmetarifes VI a ausser Kraft gesetzt.

Insoweit durch diese Ausserkraftsetzungen Erhöhungen eintreten, bleiben die Frachtsätze des Verbandstarifes vom 25. August 1887, bezw. der Nachträge I, II und III hiezu, bis inclusive 14. März 1890, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen, zum Preise von 5 kr. ö. W. pro Stück zu beziehen.

Wien, am 28. Jänner 1890. [85]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aufnahme des Elbeumschlag-Verkehres in Schönpriesen.

In der Station Schönpriesen-Umschlagplatz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde der Elbeumschlag-Verkehr am 25. Jänner 1890 wieder aufgenommen.

Wien, am 28. Jänner 1890. [86]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Gewährung von Erachtbegünstigungen für die bei Unterbrechung des Trajectverkehres zwischen Gombos und Erdöd über Hilfsrouten dirigirten Sendungen.) In Folge der zeitweiligen Unterbrechungen, welche der Trajectverkehr zwischen Gombos-Bogojeva und Erdöd während der Wintersaison erleidet, wird im Interesse des verfachtenden Publicums der Güterverkehr zwischen den Stationen der Linien Villány-Eszék-Erdöd, Dálja—Bosna-Bród, Vrpolje-Samac, Bród-Sziszék und Sunja-Doberlin einerseits und den übrigen Linien des Centralnetzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen andererseits, via Gombos-Bogojeva instradirt. Insolange nun während der Einstellung des Trajectverkehres der Verkehr über die Hilfsroute Budapest-Kelenföld-Dombovár-Villány geleitet wird, gelten für die Frachtberechnung über diese Hilfsroute folgende Bestimmungen, respective Begünstigungen:

a) im Verkehr mit Budapest, sowie jenen Relationen, deren Verkehr nach den bestehenden Instradirungsvorschriften auch unter normalen Verhältnissen, das ist bei Beförderung via Gombos-Bogojeva, sich über Budapest bewegt, werden dieselben Frachtsätze angewendet, welche laut Localtarif der kgl. Ungar. Staatsbahnen auf der Route via Gombos-Bogojeva bestehen;

b) auch in allen übrigen dem obbezeichneten Verkehrsgebiete angehörenden Relationen werden lediglich die via Gombos-Bogojeva giltigen Frachtsätze des Localtarifes insoweit angewendet, als dieselben — bei Zugrundelegung der Länge der Hilfsroute — die Selbstkosten der Bahnanstalt noch decken. Als Selbstkosten werden folgende besonders ermässigte Einheitssätze berechnet, und zwar: für Eilgüter 0·26 kr.; für Frachtgüter der Stückgutclassen 0·16 kr.; für Frachtgüter der Wagenladungsclassen 0.106 kr. per 100 kg und km; lediglich mit Hinzurechnung der ärarischen Transportsteuer. Wenn jedoch die via Gombos-Bogojeva bestehenden normalen Sätze niedriger sind, als die auf Grund der obigen Einheitssätze für die Gesammtentfernung der Hilfsroute ermittelten und um die Transportsteuer erhöhten Regiesätze, so werden diese letzteren angewendet.

Schliesslich werden die Frachtsätze des im Nachtrage VII zu dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatsbahnen auf Seite 51—55 enthaltenen Stationstarifes für Agram loco in jenen Relationen, deren Verkehr via Gombos-Bogojeva instradirt wird, auch auf solche Sendungen angewendet, welche während der Einstellung des Trajectverkehres über die Hilfsroute Budapest-Kelenföld—Dombovár—Zákány geleitet werden. Die obigen Bestimmungen sind vom 4. Jänner 1890 angefangen bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis zum Schlusse der diesjährigen Wintersaison, giltig.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
412	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2, bis zu 19 m Länge	Časlau		Unter Aufrechthaltung der für Holztransporte bestehenden Bestimmungen	Bis Ende December 1890	Bestehende Localtarife	Mark	Mark	Mark	Im Kartirungswege		
					Dresden-Altstadt				Bestehen keine	0·87				
					Dresden-Friedrichstadt					0·89				
					Dresden-Neustadt					0·90				
					Grossenhain					0·99				
					Kö igstein					0·76				
					Pirna					0·81				
					Schandau					0·74				
				Goltsch-Jenikau	Dresden-Altstadt					0·89				
					Dresden-Friedrichstadt					0·91				
					Dresden-Neustadt					0·92				
					Grossenhain					1·01				
					Königstein					0·78				
					Pirna					0·83				
					Schandau					0·76				
				Sedletz-Kuttenberg	Dresden-Altstadt					0·86				
					Dresden-Friedrichstadt					0·88				
					Dresden-Neustadt					0·89				
					Grossenhain					0·98				
					Königstein					0 75				
					Pirna					0·80				
					Schandau					0·73				
			aus dem Revier Skaliz	Časlau	Dresden-Altstadt	100 Wagen			0 87	0·69	0·18	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabe-Recepisse, welche bis Ende März 1891 vorzulegen sind	
					Dresden-Friedrichstadt				0·89	0·71				
					Dresden-Neustadt				0·90	0 72				
					Grossenhain				0·99	0·81				
					Königstein				0·76	0·58				
					Pirna				0·81	0·63				
					Schandau				0·74	0·56				
				Sedletz-Kuttenberg	Dresden-Altstadt				0·86	0·67	0·19			
					Dresden-Friedrichstadt				0·88	0·69				
					Dresden-Neustadt				0·89	0·70				
					Grossenhain				0·98	0·79				
					Königstein				0·75	0·56				
					Pirna				0 80	0·61				
					Schandau				0·73	0·54				
413	Südbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen	Dunggyps	Mödling	Saaz (k.k.St.B. und B.E.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen u. Frachtbrief. Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist ausgeschlossen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	68·7	68·7		Im Kartirungswege		
					Rakonitz (k.k.St.B. und B.E.B.)				64·9	64·9				
			Chamottesteine und Chamotteziegel	Lužna-Lischan	Graz				97 2	95·4	1·8			
									Kreuzer excl. Mgb.					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
414	Südbahn-Gesellschaft		Glasbruch	Wien (Matzleinsdorf)	Graz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Tarifserie XII	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890, wenn nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgt	Interner Tarif	66 kr. Noten incl. Mgb.	46 kr. Noten excl. Mgb.	20 kr. Noten	Im Kartirungswege		
415	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österreichischen Staatsbahnen	Malz	Pfaffstätten	Pontebba transit	Sendungen müssen nach Stationen der Strecke Padua—Bologna—Spezia oder östlich und südlich hievon gelegenen Stationen bestimmt sein: Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädr. Wagen Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädr. Wagen Bei Einzelsendungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Variabel	Francs pro Tonne 26·58 30·22 45·64	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Peri transit	Sendungen müssen nach westlich der Linie Padua—Bologna—Spezia gelegenen Stationen bestimmt sein: Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädr. Wagen Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen Bei Einzelsendungen				33·38 41·22 61·64				
416	Südbahn-Gesellschaft		Getreide und Mais	Die im Verordnungs-Blatt Nr. 144 ex 1889, sub Post 2891, publicirte Begünstigung für Getreide und Mais ab ungar. Südbahnstationen nach Laibach und Cilli wird dahin erweitert, dass in das aufzuliefernde Minimalquantum von 200 Wagen auch derlei Sendungen einbezogen werden, welche innerhalb der Begünstigungsdauer ab Sissek nach Cilli zum normalen Tarife expedirt werden										
417	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gyps, auch Dunggyps	Mödling	Budapest (S.B.) loco und trs.	Tarifbestimmungen des Südwest-Oesterr.-Ung. Eisenbahnverbandes vom 1. März 1886 und bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, giltig vom 1. März 1886	kr. incl. Steuer excl. Mgb. 68·7	50·5	kr. 18·2	Im Kartirungswege		
					Budapest St.E.G.				66·3	55·5	10·8			
					Budapest-Leopoldstadt				66·3	55·5	10·8			
					Budapest dunap. p. u.				66·3	55·5	10·8			
					Budapest-Józsefváros				66·3	55·5	10·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
418	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Spiritus in Fässern oder in Cisternenwagen	Olmütz	Wien (Nordbahnhof)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	75·9 kr.	65·3 kr	10·6 kr.	Im Kartirungswege		Für die Verwendung von Cisternenwagen ist vorhergehende Vereinbarung zu treffen
419	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Ziegel, Steine, Kalk, Cement, Sand, Mörtel, Schiefer, Dachpappe und Holz des Specialtarifes 2 bis 6·3 m Länge, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Eiserne Schliessen, Traversen, Säulen und Grubenschienen, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 pro Frachtbrief und Wagen 3. Bergwerksmaschinen und Bergwerks-Einrichtungsgegenstände, soferne selbe nach den Classen I und II tarifirt werden, dann Dampfkessel, bei Aufgabe in jeder Menge	Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	Mährisch-Ostrau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen bei der Anlage und der ersten Einrichtung des Bergwerkes in Elgoth	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889		ad 1. 0·132 kr pro 100 kg und 1 km fix ad 2. 0·26 kr. pro 100 kg und 1 km fix ad 3. 0·33 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die bauführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	
420	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Csácza	Wien Staats- oder Nordbahnhof	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen. Im Uebrigen die einschlägigen Tarifbedingungen. Unterlassung jeder Routenvorschrift	Bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Verband		46·14 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende März 1891	Für die Strecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist für diese Begünstigung die laut der im Verordnungs-Blatt 3 ex 1890, sub Post 158, publicirten Holzrefactie-Scala bei einer jährlichen*

* Verfrachtung von mehr als 5000 t entfallende Ermässigung in Betracht gezogen, weshalb das gegenwärtige Zugeständniss auch nur in dem Falle Anwendung findet, wenn für die Strecken der Kaschau-Oderberger Bahn im Sinne der vorcitirten Publication die Verfrachtung von mehr als 5000 t pro Kalenderjahr 1890 nachgewiesen wird.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
421	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königlich ungar. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holzwolle (Wollin), Holzspäne zur Klärung, und Holzstricke	R.mabánya	Wien St E.G.	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	kr. 161·4	kr. 71 4	kr. 90 0	Im Kartirungswege		
					Wien K.F.N.B.				161·4	82 4	79·0			
				Totvárad	Wien St.E.G.				195·7	89·3	106·4			
					Wien K.F.N.B.				195 7	100 3	95·4			
422	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königlich ungarischen Staatsbahnen	Rohtabak	Arad	Hainburg	Frachtzahlung mindestens für: a) 5000 kg, b) 10000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen auf ein Tabak-Regie-Amt als Empfänger lauten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	kr. a) 139·7	kr. b) 126·5	Im Kartirungswege		Für gebrauchte **Emballagen** (zur Verpackung von Tabak bestimmt) bei Aufgabe in beliebigen Mengen und Beförderung in umgekehrter Richtung, d. i. von Hainburg nach den genannten Stationen, gelangen die Frachtsätze sub a) zur Anwendung
				Battonya						155·4	143 8			
				Debreczen						131·3	119·4			
				Jászberény						91·8	85·8			
				Jász-Kisér						102 4	97 0			
				Kis-Várda						155 4	—			
				Mihályfalva						141·6	—			
				Nagy-Károly						149 6	—			
				Nyiregyháza						144 2	130 4			
				Perbenyik						150·5	—			
				Rakamaz						137·6	124·8			
				Szalok-Taskony						124·7	120·0			
				Szeged St.E.G. und U.St.B.						128·1	116·7			
				Szolnok						96·5	89·8			
				Tolnamözs						114·2	114·2			
423	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königlich ungar. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Käse, Topfen, Butter und geschlachtetes Kleinvieh als Eilgut	Beszterczebanya, Krivany-Dyetva, Végles-Szalatna, Zolyom	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der für Eilgüter bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Ermässigtes Eilgut	Normalclasse I		Im Kartirungswege		
424	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Erze, rohe, aller Art, ferner Schlacken u. Sinteln von Erzen u. Eisenschlacken (excl. Schweissschlacken)	Zolyóm-Brezó	Wien St.E.G.	Frachtzahlung für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Routenvorschreibungen auf den Frachtbriefen sind unzulässig, dagegen sind Bahnhofsbezeichnungen gestattet	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	75·0 kr.		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen ist die laut Localtarif der K.U.St.B., Theil II, Abschnitt VIII, Punkt IV/2. einzuhebende Zuschlagsgebühr bereits inbegriffen
					Prag St.E.G. oder Ö.N.W.B.					128·3 kr.				
425	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenstein, Braunstein (Mangan), Chromerz und Schwefelkies	Bosna-Brod	Elbogen-Neusattel	Frachtzahlung für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Routenverschreibungen auf den Frachtbriefen sind unzulässig, dagegen sind Bahnhofsbezeichnungen gestattet	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	kr. 149·8		Im Kartirungswege		Im Frachtsatze nach Oderberg transit ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen
					Eger					138 4				
					Dombrau					115·7				
					Mähr.-Ostrau					120·1				
					Oderberg transit (für Sendungen nach Deutschland)					118·8				
					Prag St.E.G., Ö.N.W.B. und k.k.St.B.					130·0				
					Aussig St.E.G. und Ö.N.W.B.					143·7				
					Bodenbach					149·7				
					Bisenz					104·8				
					Hradisch					106 8				
					Halbstadt					138·7				
					Tetschen					149 7				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
426	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Stärke (aus Weizen und Kartoffeln)	Arad	Grammat-Neusiedl	Aufgabe von a) beliebigen Mengen b) 5000 kg } pro Frachtbrief und c) 10000 kg } Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr. a) 274·7 b) 177·2 c) 150·7	kr. 177·4 150·7 136·2	kr. 97·3 26·5 14·5	Im Kartirungswege		Der Frachtsatz Arad—Teschen enthält rücksichtlich der Strecken der K.O.E. keine Ermässigung
					Teschen				a) 308·0	197·2	110·8			
427	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königlich ungar. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Garne und Seilerwaaren der Classe A	Szeged St.E G. und U.St.B.	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	208·1 kr.	179·6 kr.	28·5 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen sind von jeder anderweitigen Begünstigung ausgeschlossen
428	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königlich ungar Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frisches Obst, Gemüse und Melonen als Eilgut	Mitrovicz Ruma Ujvidek Zimony	Wien St E.G. und K.F.N.B.	Bei Aufgabe von a) beliebigen Mengen b) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der für Eilgüter giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4		kr. a) 393·9 b) 295·3 377·5 282·8 310·0 230·0 389·1 291·6		Im Kartirungswege		
			Retourgehende leere Emballagen als Eilgut	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Mitrovicz Ruma Ujvidek Zimony					295·3 — 282·8 — 230·0 — 291·6 —				
429	Oe.U.St.E.G.	Königlich ungar. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands - Nordbahn	Mineraltheeröl (Petroleum-Rückstände)	Budapest St.E.G., -Josefstadt und -Franzstadt	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Frachtsätze der Classe A	Frachtsätze der Classe C		Im Kartirungswege		
430	Oe.U.St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte	Abos Eperjes Kaschau Kis-Szeben Nagy-Sáros Orló	Stadlau	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	Keine directen Frachtsätze	kr. 137·4 144·8 140 0 144·8 144·8 144·9		Im Kartirungswege		
431	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt	Budapest St.E.G., -Josefstadt und -Franzstadt	Wien St.E.G. und K.F.N.B. loco	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	kr. 92·6	kr. 60 9	kr. 31·7	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	*) Ab Wien werden die officiellen Frachtsätze eingerechnet
					transit*)				92·6	49 6	43·0			
432	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Knochenmehl u sonstige Kunstdünger - Sendungen	Budapest St.E.G., -Josefstadt, -Donauufer-Bahnhof, -Kelenföld, -Leopoldstadt und -Südbahnhof	Oderberg transit (für mit directen Frachtbriefen aufgegebene Sendungen)	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4 und 5	91·8 kr.	74·4 kr.	17·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
					Wiee St.E G. und K.F.N.B.				kr. 55·4	kr. 43·3	kr. 12·1			
433	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Arad	Wien St.E G	3750 t Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 5. April 1890 bis 30. Juni 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	136·2 kr.	116·9 kr.	19 3 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende September 1890	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
434	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Wein	Eger (Erlau)	Prag St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.J.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Kein directer Satz	250·5 kr.		Im Kartirungswege		Gleichzeitig tritt der im Vrdgs-Bl. Nr. 1 vom 2. Jänner 1890, sub Post 33, für Wein von Eger (Erlau) nach Prag publicirte Frachtsatz pro 230·5 kr. pro 100 kg ausser Kraft
435	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Tabakgefällsgüter der Classen: I	Hainburg (Bahnhof)	a) Tabor (Bahnhof) b) Bärn-Andersdorf (Bahnhof)	Die Sendungen müssen von der k. k. Tabakfabrik in Hainburg aufgegeben oder an dieselbe adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Kein directer Satz	kr. a) 193·0 / kr. b) 184·0		Im Kartirungswege		
			II							a) 164·0 / b) 159·0				
			A	oder vice versa						a) 120·0 / b) 124·0				
436	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Austerlitz	Budapest St.E.G.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	180·9 kr.	140·9 kr.	40·0 kr.	Im Kartirungswege		
437	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohlenlösche in Wagenladungen	Herpelje	Triest-Hafen	Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	pro Wagen fl. 9·60	fl. 7·0	fl. 2·60	Im Kartirungswege		
		Südbahn-Gesellschaft		Divacca				Localtarife der betheiligten Bahnen	12·50	8·0	4·50			
438	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Feuerfester Thon	Furth-Göttweig	Wien K.E.B. Penzing Wien K.F.J.B. Nussdorf	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 29·1 28·7 22·6 22 6	kr. 17·4 17·1 17·0 16·5	kr. 11·7 11·6 5·6 6·1	Im Kartirungswege		Ver- und Entladung haben Parteien auf eigene Kosten bewerkstelligen zu lassen
				Furth-Göttweig und Paudorf	Inzersdorf				32·6	18·7	13·9			
439	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnitt-, Bau- und Nutzholz	Radautz	Hadikfalva	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Beobachtung der im Specialtarif Nr. 1 a), resp. b) angegebenen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1890	Localtarif	kr. 5·6	kr. 4·0	kr. 1·6	Im Kartirungswege		
			Brennholz						fl. 5·60	fl. 4·00	fl. 1·60 pro Wagen			
440	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Farbholz, verkleinert	Prag K.F.J.B.	Salzburg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	136·0 kr.	115·0 kr.	21·0 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
441	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Melasse	Budweis	Linz	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	38·8 kr.	31·2 kr.	7·6 kr.	Im Kartirungswege		
442	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Buchenlatten	Gorlice	Teschen K.O.E.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Widerruf, eventuell bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende 1890	Nachtrag 1 zu Tariftheil 1 des Galizisch-Ungarischen Gemeinschafts-Verkehres vom 1. November 1886	68·7 kr.	57·4 kr.	11·3 kr.	Im Kartirungswege		
				Jaslo					72·1 kr.	59·6 kr.	12·5 kr.			
443	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Holz des Specialtarifes 2	Bei Erfüllung aller Bedingungen der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 7 vom 18. Jänner c., sub Post 316, wird speciell für solche Holztransporte, welche ab Odessa Port transito seewärts nachweislich nach Batum verschifft werden, von der Ueberfuhrsgebühr Podwołoczyska-Wołoczyska ein Nachlass von ö. W. fl. 2·25 pro Wagen à 10 Tonnen im Rückvergütungswege bewilligt.										

Druckfehler-Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der Publication des Verordnungs-Blattes Nr. 11 vom 28. l. M., soll unter fortlaufender Post-Nr. 403 der Frachtsatz Zimony-Triest 418·6, richtig **458·6** kr. lauten.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt „Personal-Stand der k. k. Eisenbahn-Aufsichts-Behörden" bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

PERSONAL-STAND

DER

K. K. EISENBAHN-AUFSICHTS-BEHÖRDEN.

Beilage zu Nr. 12 ex 1890 des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Otto Maass & Sohn Wien, I. Wallfischgasse 10

K. k. Handelsministerium.

Minister:

Se. Exc. Olivier Marquis Bacquehem, d. deutschen Ritterordens Ritter, R. d. O. d. eis. Kr. I., Bes. d. Krgs.-Med., Gr.-Kr. d. ital. M.- u. L.-O. u. d. belg. L.-O., R. d. russ. St.-O. I. u. d. ndrl. L.-O., Geh. Rath etc.

Präsidial-Bureau.

Körber Ernest v, Sect.-Rath, Dr. jur., R. d. O. d. eis. Kr. III. u. d. F. J.-O.

Buschman Franz, Freih. v., Minist.-V.-Secr., R. d. port. M. O. v. V. V.

Krticzka v. Jaden Emil, Ritt. v., Minist.-V.-Secr., l. f. Com. bei der Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Section für Eisenbahnwesen.

Sectionschef:

Wittek Heinrich, Ritter v., Dr. jur., R. d. O. d. eis. Kr. II., R. d. Leop.-O. u. d. F. J.-O., Gr.-Off. d. serb. T.-O., Cmdr. d. ital. Kr.-O., Bes. d. osm. M.-O. II., R. d. sächs. Alb.-O., R. d. Civil-V.-O. d. bayer. Kr.

Departement VII.

Eisenbahn-Gesetzgebung; Concessionswesen; internationale Eisenbahn-Angelegenheiten; allgemeine Handhabung der Staatsaufsicht über die Privateisenbahn-Unternehmungen; Vertretung des Handelsministeriums in der ständigen Commission für Vereins-Angelegenheiten.

Wrba Ludwig, Minist.-Rath, R. d. O. d. eis. Kr. III., Comth. II. d. kgl. sächs. Albr.-O., R. I. Cl. d. bayer. M.-O., l. f. Com. b. d. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Lippich Eugen, Dr. jur., Sect.-Rath, l. f. Com. b. d. Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. u. b. d. Dux-Bodenbacher Eisenb., Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Prag-Duxer Eisenb.

Forster Zdenko, Ritter v., Dr. jur., Minist.-V.-Secr.

Banhans Carl, Freih. v., Dr. jur., Minist.-Concipist, l. f. Com. b. d. Localb. Asch-Rossbach.

Weeber August, Dr. jur., Minist.-Concipist, l. f. Com. b. d. Localb. Eisenerz-Vordernberg.

Departement VII/a.

Handhabung der Staatsaufsicht über die Privat-Eisenbahn-Unternehmungen, und zwar insoweit sie sich bezieht auf: Personalangelegenheiten der Organe der Eisenbahn-Gesellschaften und damit im Zusammenhange stehende Agenden (Personal-Instructionen, Dienstordnungen u. dgl.); Angelegenheiten der Pensions- und Humanitätsfonde dieser Bahngesellschaften überhaupt und Agenden in Bezug auf die Wehr- und Landsturmpflicht der Eisenbahn-Bediensteten; ferner Ausübung der dem Handelsministerium zustehenden Ingerenz auf die Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher; Vereinsangelegenheiten (unbeschadet der dem Departement VII zustehenden Vertretung des Handelsministeriums in der ständigen Ministerial-Vereinscommission); die Agenden in Betreff der verstaatlichten Eisenbahnen; Mitwirkung bei der Durchführung des Unfall- und Kranken-Versicherungsgesetzes in Bezug auf die Eisenbahnbediensteten; Evidenzhaltung über das ausländische Eisenbahnwesen.

Hardt Emil, Sect.-Rath, Dr. jur., R. d. F. J.-O., Comdr. des tun. N.-J.-O., Bes. d. osm. M.-O. III. u. d. pers. S.- u. L.-O. III., l. f. Com. b. d. I. Ungar.-galiz. Eisenb., Stellvertreter d. l. f. Com. b. d. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Curator des k. k. Handelsmuseums.

Hanke v. Hankenberg Theodor, Edl. v., Minist.-Secr., Bes. d. gold. Verd.-Kr. m. d. Kr., l. f. Com. b. d. Erzh. Albrecht-Bahn, b. d. Eisenb. Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth u. b. d. Dampftramway vorm. Krauss & Co.

Sturm Robert, Dr. jur., Minist.-Concipist.

Departement VIII.

Oberste Leitung des Baues der concessionirten Eisenbahnen bis zur Betriebseröffnung; Behandlung der mit dem Baue dieser Eisenbahnen zusammenhängenden Angelegenheiten auf bereits dem Betriebe übergebenen Linien; Bahnerhaltung; Bauangelegenheiten von Schleppbahnen; Mitwirkung bei Entscheidungen des Ministeriums des Innern über Recurse in Enteignungs-Angelegenheiten und in Angelegenheiten von Bauführungen der Eisenbahn-Anrainer, ferner bei Entscheidungen des Ackerbau-Ministeriums über Recurse in Wasser-, Forst- und Bergrechts-Angelegenheiten, insoweit Eisenbahnen in Betracht kommen; Entscheidung über die Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen gegenüber den Bahnanrainern; competenzmässige Ingerenz in Strassen-Angelegenheiten.

Haberer Theodor, Minist.-Rath, Dr. jur., R. d. F. J.-O., d. bayer. M.-O. u. d. russ. Stan.-O. III., l. f. Com. b. d. Böhm. Westbahn u. b. d. Böhm. Commercialbahnen, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Galiz. Carl Ludwig-Bahn, Docent für Eisenbahnrecht a. d. Fortbildungsschule für Eisenbahn-Beamte.

Felicetti v. Liebenfelss Moriz, Minist.-V.-Secr., l. f. Com. b. d. Mähr.-schles. Centralbahn u. b. d. Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Gesellschaft, b. d. Südb.-Gesellsch. und b. d. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Amberg Rudolf v., Minist.-Concipist, l. f. Com. b. d. Mährischen Westbahn (Prossnitz-Triebitz).

Kast Michael, Freih. v., Concepts-Praktikant der k. k. Statthalterei in Linz.

Departement IX/a.

Oberste Leitung des Betriebes der Privateisenbahnen; Verkehrs-Angelegenheiten; Verhandlungen bezüglich der Fahrordnungen, des Betriebs-Reglements und der sonstigen Bestimmungen für den Personen- und Güterverkehr, Signalwesen, Dienstinstructionen und Fahrbetriebsmittel; Recurse in Tarif-Angelegenheiten; Militär-Angelegenheiten; ferner Sanitäts- und Viehseuchen-Angelegenheiten, insoferne durch dieselben der Eisenbahnbetrieb berührt wird; Redaction des „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt", dann des „Anzeige-Blatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thier-krankheiten".

Pollanetz Josef, Ritter v., Minist.-Rath, R. d. O. d. eis. Kr. III. Cl. u. d. F. J.-O., Cmd. d. ital. Kr.-O., Mitgl. d. Garantie-Rechnungs-Commission, l. f. Com. b. d. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Küchler Josef, Ritter v., Dr. jur., Sect.-Rath, R. d. F. J.-O., l. f. Com. b. d. Eisenb. Wien-Aspang, b. d. Bozen-Meraner Bahn und b. d. I. Eisenbahnwagen-Leihanstalt.

Ingenhaeff Adolf, Freih. v., Minist.-V.-Secr., l. f. Com. b. d. Austro-Belgischen Eisenb.-Gesellschaft, Stellvertr. des l. f. Com. b. d. I. Ungar.-galiz. Eisenbahn.

Glaser Alfons, Edler v., Minist.-V.-Secr., Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Erzh. Albrecht-Bahn u. b. d. Mähr.-schles Centralbahn.

Rumler v. Aichenwehr Carl, Ritter, Dr. jur., Minist.-Concip.

Singer Johann, Beamter der k. k. General-Direction der Oest. Staatsbahnen.

Departement IX/b

für die Erledigung der dem Handelsministerium vorbehaltenen Agenden des Tarifwesens (mit Ausnahme der Entscheidung über Recurse in Tarifangelegenheiten).

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., Reg.-Rath u. Ober-Inspector in der Abtheilung III der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Ausschussrath des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

(Die betreffenden Geschäftsstücke werden von dem Personale der Abtheilung III der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen bearbeitet.)

Departement IX/c

für die Erledigung der dem Handelsministerium vorbehaltenen Agenden des Staatsgarantie-Rechnungswesens.

Kral Anton, Ober-Inspector in der Abtheilung IV der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

(Die betreffenden Geschäftsstücke werden von dem Personale der Abtheilung IV der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen bearbeitet.)

Departement X.

Mitwirkung bei Berathung von legislatorischen Arbeiten; Erstattung von Rechtsgutachten; Vertretung des Handelsministeriums vor dem Reichsgerichte und dem Verwaltungs-Gerichtshofe; Mitwirkung bei den Arbeiten behufs Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher für vom Staate gebaute oder erworbene Eisenbahnen.

Leddihn Wilhelm, Dr. jur., Minist.-Rath, R. d. O. d. eis. Kr. III. Cl., l. f. Com. b. d. Oest. Nordwestb., Südnorddeutschen Verbindungsb., Kaschau-Oderberger Bahn und Zittau-Reichenberger Bahn.

Schuster v. Bonnot, Edler v., Rudolf, Dr. jur., Minist.-V.-Secr., l. f. Com. b. d. Ostrau-Friedlander Eisenb., b. d. Mährischen Grenzbahn u. b. den Kolomeaer Localbahnen, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft u. b. d. Eisenb. Lemberg-Bełzec (Tomaszow).

Ministerial-Rechnungs-Departement.

Hawlisch Johann, Reg.-Rath, Rechn.-Director, R. d. F. J.-O., Bes. des gold. Verd.-Kr. m. d. Kr., R. d. frz. Ehrenleg.

Hilfsämter.

Massera Anton, Reg.-Rath, R. d. lux. O. d. E.-Kr., Hilfsämter-Oberdirector.

K. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Abtheilung I für Bau und Bahnerhaltung.

Vorstand:

Pischof Mathias, Ritter v., k. k. Hofrath u. General-Inspector, R. d. Leop.-Ord., d. O. d. eis. Kr. III., R. d. F. J.-O., Gr.-Off. d. serb. T.-O., Cmdr. II. Cl. d. sächs. Alb.-O. u. d. bayer. M.-O., Bes. d. Don. Kr. d. Joh.-O., Ehrenbürger der Stadt Podgórze.

Vorstand-Stellvertreter:

Grünebaum Gustav, Ritter v., Reg.-Rath u. Ob.-Insp., R. d. O. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. serb. T.-O.

Inspectorat A/1

für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Kronprinz Rudolf-Bahn, Staatsbahn Tarvis-Pontafel, Istrianer Staatsbahnen, Dalmatiner Staatsbahn, Niederösterr. Staatsbahnen, der Staatsbahnen Unterdrauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag-Neuberg, der Ungarischen Westbahn, sowie der Localbahnen Wittmannsdorf-Ebenfurth, Fehring-Fürstenfeld und Gleisdorf-Weiz; ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Südbahn sammt Localbahnen, der Graz-Köflacher, Leoben-Vordernberger und Wien-Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, Bozen-Meraner Bahn, Eisenbahn Wien-Aspang, ferner der Localbahnen Steyr—Unter-Grünburg, Jenbach-Achensee, Wien (Schönbrunnerlinie) -Hietzing-Mödling und Hietzing—Ob.-St. Veit, Wien-Stammersdorf, Floridsdorf—Gross-Enzersdorf, Wien—Wr.-Neudorf und der Strecke Meidling-Hauptzollamt der Wiener Verbindungsbahn, sowie der im Bau begriffenen Localbahnen Eisenerz-Vordernberg, Innsbruck-Hall, Grünburg-Klaus, Cilli-Wöllan, Laibach-Stein und der schmalspurigen Localbahn Mori-Arco-Riva

Gerstenbrandt Camillo, Ob.-Insp., R. d. O. d. eis. Kr. III. u. Bes. d. Krgs.-Med.

Werner Carl, Insp.

Inspectorat A/2

für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Kaiserin Elisabeth-Bahn, Donau-Uferbahn, Braunau-Strasswalchener Staatsbahn, Arlberg-Bahn, Vorarlberger Bahn, Kaiser Franz Josef-Bahn, Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, Böhmisch-mährischen Transversalbahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), sowie der Localbahnen Vöcklabruck-Kammer, Wels-Aschach, Asch-Rossbach und Potscherad-Wurzmes, ferner der Linien Chodau-Neudek, Elbogen-Neusattel, Kaschitz-Schönhof—Radonitz, Nusle-Modřan, St. Pölten-Tulln, Herzogenburg-Krems und Hadersdorf-Sigmundsherberg der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft;

ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Kremsthalbahn, der Linie Nezvěstic-Miröschau-Rokycan der Böhmischen Commercialbahnen, der Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn nebst Localbahn, der Kahlenberg-Eisenbahn incl. Dampftramway Linienwall-Nussdorferstrasse-Nussdorf, sowie der als Dampftramway betriebenen Strecken der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, der Gaisbergbahn, der Mühlkreisbahn, sowie der kgl. Bayerischen Staatsbahn Waldsassen-Eger-Asch und Eger-Grenze (Schirnding) und der kgl. Sächsischen Staatsbahn Eger-Voitersreuth, ferner des Baues der bereits concessionirten Localbahnen Budweis-Salnau, Marienbad-Carlsbad und der Drahtseilbahn auf die Veste Hohensalzburg.

Svoboda Carl, Insp.

Zugetheilt: Pelnař Anton, Ingenieur der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Inspectorat A/3

für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Prag-Duxer Bahn sammt Localbahnen, der Dux-Bodenbacher Bahn, der Mährischen Westbahn und der Linie Böhmisch-Leipa—Niemes der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft;

ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft sammt Localbahnen, der Localbahn Swolenowes-Smečna, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn sammt Localbahnen, Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Localbahn Kuttenberg—Stadt Kuttenberg, der Linien Močowitz-Časlau-Zawratetz und Königshan-Schatzlar der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, der Staatsbahnstrecke Bodenbach-Reichsgrenze, der Zittau-Reichenberger Bahn und der kgl. Sächsisch-Südlausitzer Staatsbahn, ferner der Strecken Nimburg-Jičin, Königgrätz-Wostroměř nebst Abzweigungen, Smidař-Hochwessely Brandeis-Čelakovic-Mochow und Neratovic-Elbekosteletz der Böhmischen Commercialbahnen, der Localbahn Reichenberg-Gablonz und der Brünner Stadtbahn, sowie für den Bau der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Rühl Theodor, Insp., Bes. d. Krgs.-Med.

Kirschbaum Victor, Com.

Inspectorat A/4

für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Mährischen Grenzbahn, Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal, Galizischen Staatsbahnen, der Localbahn Jasło-Rzeszow, Erzherzog Albrecht-Bahn sammt Localbahn Dolina-Wygoda, der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn, der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, der Bukowinaer Localbahnen,

der Kolomeaer Localbahnen, der Localbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów) und der Linien Olmütz-Czellechowitz und Hannsdorf-Ziegenhals der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft;
ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der zugehörigen Nebenlinien, der Ostrau-Friedlander Bahn, der Neutitscheiner Localbahn und jener von Stauding nach Stramberg, der Wiener Verbindungsbahn (Strecke Hauptzollamt-Nordbahn), Mährisch-schlesischen Centralbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Galizischen Carl Ludwig-Bahn, sowie der im Bau begriffenen Localbahn Stauding-Wagstadt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Dampfstrassenbahn von Lemberg-Kleparow nach Lemberg.

Jęczmieniowski Franz, Ob.-Insp., Bes. d. gold. Verd.-Kr.
Michalowski Jaroslav, Ritter v., Com.
Keller Heinrich, Com.

Brücken-Bureau A/5

für die Erledigung aller auf den Bau und die Erhaltung der Brücken und Wasserbau-Anlagen Bezug nehmenden Geschäfte, sowie zur Begutachtung aller sonstigen neuen Constructionen, Erfindungen etc.

Schulz Franz, Reg.-Rath und Ob.-Insp., R. d. O. d. eis. Kr. III. (Zugleich Referent f. Bahnerhaltung.)
Leber Max, Edl. v., Insp., Comdr. d. belg. Leop.-O., Off. der frz. Ehrenleg. u. R. d. kgl. span. Ord. Carl's III.
Schödlbauer Michael, Com., Bes. d. gold. V.-Kr. m. d. Kr.
Follhofner Johann, Com.-Adj.

Bureau für Oberbau und mechanische Einrichtung A/6

für die Begutachtung der Stationsanlagen und der den Bau und die Erhaltung des Oberbaues und der mechanischen Einrichtungen betreffenden Projecte und Eingaben.

Zugetheilt: Perner Franz, Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Bureau für Hochbau A/7

für die Begutachtung der den Hochbau und dessen Erhaltung betreffenden Projecte und Eingaben im Einvernehmen mit dem betreffenden Inspectorate.

(Unbesetzt. Die betreffenden Agenden werden von den Inspectoraten A/1—A/4 besorgt.)

Trassirungs-Bureau A/8

für alle Trassirungsarbeiten und zugehörigen Projectsverfassungen, sowie die Prüfung der von Privaten vorgelegten Projecte neuer Linien (letzteres im Einvernehmen mit dem betreffenden Inspectorate).

Dostal Wilhelm, Reg.-Rath u. Ob.-Insp., Cmdr. d. serb. T.-O.
Granzner Franz, Insp., R. d. F. J.-O.
Steiner Moriz, Com.
Gottsleben Ferdinand, Com.
Hora Johann, prov. Ing.-Assistent.
Schulz Franz, prov. Ing.-Assistent.
Wollman Franz, prov. Ing.-Assistent.
Zugetheilt: Kramer Eduard, Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Wurth Carl, Ing.-Assistent der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Bauleitung Eisenerz-Vordernberg

für die Verfassung des Detailprojectes und die Durchführung des Baues dieser der Oesterreichisch-Alpinen Montan-Gesellschaft concessionirten Linie.

Centralbureau Wien (zugleich mit der Verfassung des Detailprojectes der Linie Schrambach-Neuberg mit der Abzweigung Terz-Wegscheid betraut).

Millemoth Anton, k. k. Baurath, Insp.
Seidl Josef Ob.-Ing.
Fuchs Moriz, Ob.-Ing.
Musil Richard, Ob.-Ing.
Kundmann Eduard, Ing.
Osswald recte Redl Alexander, Ing.
Gottfried Franz, prov. Ing.-Adjct.
Schramek Wilhelm, Ing.-Adjct.
Pasetti Josef, Freih. v., Ing.-Adjct.
Kotula Andreas, Ing.-Assist.
Bauer Ignaz, Assist.
Wlk Eduard, prov. Ing.-Assist.
Bareš Carl, prov. Ing.-Assist.
Woraczek Anton, prov. Ing.-Eleve.

Bausection Eisenerz.

Stern Albin, Ob.-Ing., Sectionsleiter.
Ott Robert, Ing.
Bucek Johann, Ing.-Adjct.
Markhl Eduard, Ing.-Adjct.
Zhuber Hanns, von, Ing.-Assist.
Post Gustav Adolf, Ing.-Assist.
Baumeister Hanns, prov. Ing.-Eleve.

Bausection Vordernberg.

Körting Franz, Sectionsleiter.
Reissig Franz, Ing.
Bürger Franz, Ing.-Adjct.
Dürr Wilfried, Ing.-Adjct.
Mintzeles Markus, Ing.-Assist.
Atzinger Ernst, prov. Ing.-Eleve.
Braumüller Constantin, von, prov. Ing.-Eleve.

Abtheilungen II—V.

Vorstand:

Lilienau Rudolf, Freih. v., Minist.-Rath extra statum des Handelsministeriums, R. d. L.-O. u. d. O. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. sp. O. C. III., R. d. it. Kr.-O., l. f. Com. b. d. Südb.-Gesellsch. und b. d. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn.

Vorstand-Stellvertreter:

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., Reg.-Rath u. Ob.-Insp.

Abtheilung II für Verkehr und Zugförderung.

Heindl Franz, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.

Inspectorat B/1, 2

für die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Zugsverkehres, des Signalwesens und für die Ueberprüfung der Fahrordnungen sämmtlicher Bahnen südlich der Donau (die südlich der Donau gelegenen Theilstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und der Linie Wien-Stammersdorf der Dampftramway Krauss & Co. ausgenommen), ferner der nördlich der Donau in Nieder- und Oberösterreich, sowie in Böhmen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien (die Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn ausgenommen), der Buschtěhrader Bahn, Böhmischen Westbahn, der Linie Nezvestic-Miröschau-Rokycan der Böhmischen Commercialbahnen und der Mühlkreisbahn.

Eisenbach Franz, Ritter v., Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Schöbl Josef, Com., Bes. d. Krgs.-Med.
Zugetheilt: Morawa Theodor, Ob.-Ing. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Inspectorat B/3, 4

für die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Zugsverkehres, des Signalwesens und für die Ueberprüfung der Fahrordnungen sämmtlicher nicht in das Inspectorat B/1, 2 fallenden Bahnlinien.

Schwarz Franz, Edler v., Ob.-Insp., R. d. F. J.-O. u. d. r. A.-O. III. Cl.
Swoboda Eduard, Insp.
Bayer Heinrich J. F., Com.
Kapitain Theodor, Ing.-Stellvertr.

Bureau B/5

für Maschinen- und Zugförderungswesen, für die Ueberwachung des Baues und der Instandhaltung des Fahrparkes sämmtlicher österr. Eisenbahnen.

Kamper Franz, Reg.-Rath u. Ob.-Insp.
Glück Julius, Insp., R. d. F. J.-O.
Klug Franz, Insp.
Nischer-Falkenhof Carl, Ritter v., Com.
Siegmund Carl, Com.

Central-Bureau B/6

für das Verkehrswesen, für das Fahrordnungswesen wegen Vorbereitung und Mitwirkung bei den Fahrplan-Conferenzen, Prüfung der Fahrpläne rücksichtlich der in diesen und in den Fahrplan-Conferenzen festgesetzten Vereinbarungen rücksichtlich der Zugsanschlüsse, für Kriegsfahrordnungen und Militär-Angelegenheiten, für das Verkehrs-, Signalisirungs- und Instructionswesen auf sämmtlichen Eisenbahnen, überhaupt für alle Agenden, welche einer einheitlichen Behandlung bedürfen.

Wächtler Gustav, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.

Seling Eduard, kais. Rath u. Com., Bes. d. g. Medaille m. d. Allerh. Wahlspruche u. d. Krgs.-Med., R. d. russ. St.-O. III. u. d. ital. Kr.-O., Bes. d. nass. Ad.-O.
Rietsch Friedrich, Com.
Planker-Klaps Emil, Ritter v., Com.-Adj., R. d. rum. Kr.-O., Bes. d. Marianer Kr.
Zugetheilt: Kreysa Franz, Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Abtheilung III für commerciellen Betrieb.

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., Reg.-Rath u. Ob.-Insp., Ausschussrath des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Inspectorat C/1

für sämmtliche Bahnen südlich der Donau, mit Ausnahme der südlich der Donau gelegenen Theilstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr. Nordwestbahn; ferner für die nördlich der Donau in Nieder- und Oberösterreich, sowie in Böhmen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Linien, für die Buschtěhrader Bahn, Böhmische Westbahn, Böhmische Commercialbahnen und die Dampftramway Wien-Stammersdorf, bezw. Floridsdorf—Gross-Enzersdorf.

Borový Franz, Insp.
Reghem Carl, Com., R. I. d. kgl. sächs. Albr.-O.
Bardas Arnold, Com.

Inspectorat C/2

für sämmtliche nicht in das Inspectorat C/1 fallende Bahnlinien.

Zugetheilt: Westermayer Moriz, Ob.-Insp. der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn.
Horack Johann, Com.
Kuntczofsky Carl, Com.
Jarsch Theodor, R. v., Com.-Adj.
Leon August, Reichsritter v., Com.-Adj., Bes. d. Krgs.-Med.

Referat für allgemeine Angelegenheiten.

Borový Franz, Insp.

Abtheilung IV für Staatsgarantie-Rechnungswesen.

Kral Anton, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O. u. d. hannov. E.-A.-O., Referent der Garantie-Rechnungs-Commission.
Buschman Hugo, Freih. v., Insp.
Stöller Carl, Com.
Kaisler Adolf, Com.
Rybicki Stanislaus, Ritter v., Com.-Adj.
Zugetheilt: Pistor Arwed, Reichsritter v., Ob.-Ing. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Hauptmann i. P.
Engelsberg Emil, Revident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Stella Julius, Bureauchef der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn.
Pirek Franz, Ing.

Abtheilung V für allgemeine Verwaltung.

Kratochwile v. Löwenfeld Rudolf, R. v., Ob.-Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Wraschtil Wilhelm, Insp., R. d. F. J.-O.
Breisky Carl, Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Zugetheilt: Joelson Alfons, Ritter v., Concipist der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Hilfsämter.

Landskron Ferdinand, Official, Leiter.

Archiv.

Skrzeszewski Friedrich, Ritter v.

Materialverwaltung.

Pohl Ferdinand.

Rechnungs-Departement.

Trudak Wilhelm, Rechn.-Rath, Bes. d. Krgs.-Med.
Kroczak Friedrich, Rechn.-Official, Landw.-Hptm.
Klatscher Richard, Rechn.-Official.
Dwořak Max, Rechn.-Assistent.

In anderweitiger Verwendung:

Brachetti Josef, Com.-Adj., in Verwendung bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Walzel Adolf, Com.-Adj., Ritter d. ital. Kr.-O., in Verwendung im statist. Bureau des k. k. Handelsministeriums.

Landesfürstliche Commissäre.

Bei der Achenseebahn-Gesellschaft: Dr. Carl Weber, Bezirkscommissär in Salzburg.
Bei der Localbahn Asch-Rossbach: Dr. Carl Freiherr v. Banhans, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.
Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Josef Graf Thun-Hohenstein, Bezirkshauptmann in Teplitz.
Bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Adolf Freiher v. Ingenhaeff, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei den Böhmischen Commercial-Bahnen: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Böhmischen Nordbahn: Carl Maschka, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Rudolf Stummer, Statthaltereirath in Prag.
Bei der Böhmischen Westbahn: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Bozen-Meraner Bahn: Dr. Josef Ritter v. Küchler, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Johann Ritter v. Pfefferkorn, Statthalterei-Secretär in Brünn.
Bei den Bukowinaer Localbahnen: Eugen Freiherr von Styrcea, k. k. Regierungsrath i. P.
Bei der Buschtěhrader Eisenbahn: Maximilian Kurzbeck, Statthaltereirath i. P.
Bei der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Anton Gustav Müller, Statthaltereirath in Prag.
Bei der Localbahn Eisenerz-Vordernberg: Dr. August Weeber, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.
Bei der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn: Dr. Emil Hardt, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Adolf Freih. v. Ingenhaeff, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Erzherzog Albrecht-Bahn: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Ministerial-Secretär im Handelsministerium. Stellvertreter: Alfons v. Glaser, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Fehring-Fürstenfeld: Dr. Eugen Netoliczka, Bezirkshauptmann in Graz. Stellvertreter: Hanns Freiherr v. Salis-Soglio, Statthalterei-Secretär in Graz.
Bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.
Bei der Galizischen Carl Ludwig-Bahn: Ludwig Wrba, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Gleisdorf-Weiz: Dr. Eugen Netoliczka, Bezirkshauptmann in Graz.
Bei der Graz-Köflacher Bahn: Wilhelm Ritter v. Heger, Ministerialrath i. P.
Bei der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi): Josef An der Lan v. Hochbrunn, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Josef Ritter von Pollanetz, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Emil Hardt, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei den Kolomeaer Localbahnen: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnot, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Kremsthalbahn-Gesellschaft: Carl Heyss, Hofrath in Linz.

Bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): Johann Kapf, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnot, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft: Johann Kapf, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnot, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Leoben-Vordernberger Bahn: Julius Seeder, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Mährischen Grenzbahn: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnot, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Mährisch-schlesischen Centralbahn: Moriz Felicetti v. Liebenfelss, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium. Stellvertreter: Alfons v. Glaser, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Triebitz): Rudolf v. Amberg, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.

Bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft: Carl Heyss, Hofrath in Linz.

Bei der Neutitscheiner Localbahn: Adam Graf Romer, Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: August Ritter von Wotawa, Ministerialrath im Ministerium des Innern.

Bei der Oesterr. Nordwestbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Adalbert Hofmann, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Moriz Felicetti v. Liebenfelss, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Dr. Johann Ritter v. Bažant, Sectionschef im Handelsministerium.

Bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnot, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau): Guido Töply, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Localbahn Potscherad-Wurzmes: Theodor Titlbach, Statthalterei-Secretär in Prag.

Bei der Prag-Duxer Eisenbahn: Guido Töply, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Reichenberg-Gablonz: Emil Ritter Krticzka v. Jaden, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.

Bei der Stauding-Stramberger Localbahn: Adolf Weselsky, Bezirkshauptmann in Kremsier.

Bei der Steyrthalbahn-Gesellschaft: Hugo Ritter v. Hebenstreit, Bezirkshauptmann in Steyr. Stellvertreter: Dr. Adolf Ritter v. Pittner, Bezirkscommissär in Steyr.

Bei der Südbahn-Gesellschaft: Rudolf Frh. v. Lilienau, Ministerialrath extra statum des Handelsministeriums, in Zutheilung bei der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Stellvertreter: Moriz Felicetti v Liebenfelss, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Adalbert Hofmann, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft: Moriz Felicetti v. Liebenfelss, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Ungarischen Westbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Wels-Aschach: Alexander Fischer, Bezirkshauptmann in Wels.

Bei der Eisenbahn Wien-Aspang: Dr. Josef Ritter von Küchler, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei den Wiener Localbahnen: Dr. Heinrich Roza, Sectionsrath im Ministerium des Innern.

Bei der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn: Rudolf Freiherr v. Lilienau, Ministerialrath extra statum des Handelsministeriums, in Zutheilung bei der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Stellvertreter: Moriz Felicetti v. Liebenfelss, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft: Dr. Josef Ritter v. Küchler, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Dr. Johann Ritter v. Bažant, Sectionschef im Handelsministerium. Stellvertreter: Max Zerboni di Sposetti, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd: Hermann v. Biringer, Contre-Admiral.

Bei der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Edmund Czelechowsky, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Società di navigazione a vapore Trieste-Istria: Natalis Ebner von Ebenthal, Rath der Seebehörde in Triest.

Bei der Dampfkessel-Untersuchungs- und Versicherungs-Gesellschaft: Dr. Richard Hasenöhrl, Sectionsrath im Handelsministerium.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 13. **Wien, 1. Februar 1890.** **III. Jahrgang.**

Eisenbahn-Verkehr im Monate December 1889 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1889 mit jenen des Jahres 1888.

Im Monate December 1889 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz durch die am 13. stattgefundene Eröffnung der Strecke Borossebes-Gurahoncz der Vereinigten Aráder und Csánader Eisenbahnen einen Zuwachs von 22·57 km erfahren.

Im Monate December 1889 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 5,503.018 Personen und 7,628.789 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 22,355.106 fl. erzielt, das ist per Kilometer 856 fl. — Im gleichen Monate 1888 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 4,836.191 Personen und 7,269.913 t Güter, 21,868.606 fl., oder per Kilometer 872 fl., daher resultirt für den Monat December 1889 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen um 1·8 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1889 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 280,020.864 fl., im Jahre 1888 auf 269,597.180 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im abgelaufenen Jahre 25.661 km, im Jahre 1888 dagegen 24.707 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer im Jahre 1889, sowie im Jahre 1888 auf 10.912 fl.

Nach der Höhe des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1889 ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Bahn	Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1889 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	91.899
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	48.883
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	27.463
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	26.923
5.	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	24.380
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	22.474
7.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.259
8.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	19.278
9.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.134
10.	Böhmische Westbahn	18.159
11.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.181
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	17.000
13.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	16.716
14.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.698
15.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	16.303
16.	Prag-Duxer Eisenbahn	15.857
17.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.868
18.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.196
19.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	13.107
20.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	12.751
21.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	12.650
22.	Böhmische Nordbahn	12.424
23.	Leoben-Vordernberger Bahn	12.419
24.	Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	11.925
25.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.908
26.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	11.835
27.	Westliche k. k. Staatsbahnen	11.554
28.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.768
29.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.529
30.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.620
31.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	9.333
32.	Kuttenberger Localbahn	8.511
33.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid [Lawoczne])	8.414
34.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.312
35.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	7.892
36.	Bozen-Meraner Bahn	7.765

37.	Neutitscheiner Localbahn	7.466
38.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.279
39.	Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	7.047
40.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	7.007
41.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	6.794
42.	Eisenbahn Wien-Aspang	6.560
43.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	6.526
44.	Localbahn Swolenowes-Smečna	6.499
45.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.409
46.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.356
47.	K. k. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg	6.201
48.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	6·081
49.	Localbahn Dolina-Wygoda	6.008
50.	Arad-Temesvárer Eisenbahn	5.418
51.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesells. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	5.349
52.	Erzherzog Albrecht-Bahn	5.273
53.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.239
54.	Nordöstliche k. k. Staatsbahnen	5.161
55.	Ungar. Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid u. der verstaatlichten ung. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenb.)	5.113
56.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	5.073
57.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	4.803
58.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	4.671
59.	Gölnitzthal-Bahn	4.670
60.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	4.568
61.	Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	4.092
62.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	4.079
63.	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (galiz. Strecke)	3.617
64.	Localb. der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	3.576
65.	Montanbahn Mösel-Hüttenberg	3.553
66.	Eisenbahn Barcs-Pakracz	3.528
67.	Steyrthalbahn	3.402
68.	Localbahn Ruma-Vrdnik	3.396
69.	Localbahn Keszthely-Balaton—Szt. György	3.239
70.	Kremsthal-Bahn	3.065
71.	Böhmische Commercialbahnen	2.903
72.	Bukowinaer Localbahnen (Hatna-Kimpolung)	2.861
73.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.813
74.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2.775
75.	K. k. Istrianer Staatsbahn	2.708
76.	Számosthalbahn	2.508
77.	K. k. Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal	2.504
78.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2.440
79.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.389
80.	K. k. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt	2.320
81.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	2.289
82.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Localbahnen	2.257
83.	K. k. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg	2.221
84.	Kolomeaer Localbahnen	2.163
85.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Máte-Szalka	2.121
86.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.116
87.	Mühlkreisbahn	2.110
88.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn (Localb. Jaroslau-Sokal)	2.052
89.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	1.992
90.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.944
91.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.922
92.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.877
93.	Localbahn Asch-Rossbach	1.827
94.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	1.810
95.	Localbahn Wels- (Haiding) Aschach a. d. D.	1.789
96.	Bács-Bodroger Vicinalbahnen	1.766
97.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Hliboka-Berhometh sammt Abzweigung)	1.573
98.	Zagorianer Bahn	1.568
99.	Localbahn Boba-Jánosháza—Sümeg	1.556
100.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1.552
101.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	1.532
102.	Torontaler Localbahnen	1.465
103.	Vicinalbahn Kun-Szt. Marton-Szentés	1.366
104.	Mährische Westbahn	1.305
105.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.294
106.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1.267
107.	Vicinalbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihaly	1.266
108.	Biharer Vicinalbahnen	1.179
109.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.154
110.	Szilágysager Eisenbahn	964
111.	Localbahn Kis-Ujszállás—Gyoma	951
112.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	943
113.	Matraer Vicinalbahnen	886
114.	Bukowinaer Localbahnen (Hadikfalva-Radauz)	862
115.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	732
116.	K. k. Dalmatiner Staatsbahn	719
117.	Taraczthal-Bahn	705
118.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	682
119.	Székler Eisenbahn	627
120.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	545

Nach der Zunahme des kilometerischen Ergebnisses im Jahre 1889 ergibt sich gegenüber dem Jahre 1888 die nachstehende Reihenfolge:

	%
Mohács-Fünfkirchner Bahn	51·7
Bukowinaer Localbahnen (Hatna-Kimpolung)	45·7
Localbahn Swolenowes-Smečna	36·3
Székler Eisenbahn	34·5
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	28·2
K. k. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt	27·2
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	23·5
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	22·2
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	21·4
Matraer Vicinalbahnen	19·1
Zagorianer Bahn	15·5
Prag-Duxer Eisenbahn	15·0
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	14·4
Böhmische Commercialbahnen	14·1
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	14·0
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	14·0
Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	13·7
K. k. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg	13·1
K. k. Istrianer Staatsbahn	11·3
Ujszász-Jászapather Vicinalbahn	11·1
Gölnitzthal-Bahn	11·1
Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Eisenbahn	10·8
K. k. Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal	10·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	10·2
Bihárer Vicinalbahnen	10·1
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9·7
Arad-Temesvárer Eisenbahn	9·6
Eisenbahn Wien-Aspang	9·4
Számosthal-Bahn	9·4
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	9·2
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	9·1
Mühlkreisbahn	9·1
Vicinalbahn Szathmár-Nagybánya	8·9

	%
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	8·4
Stauding-Stramberger Localbahn	7·7
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	7·3
Localbahn Potscherad-Wurzmes	7·3
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	7·2
Lemberg-Czern.-Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	7·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	6·3
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	6·2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	6·1
Kremsthal-Bahn	5·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5·7
Brünner Localbahn (Dampftramway)	5·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	4·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	4·6
Taraczthal-Bahn	4·3
Montanbahn Mösel-Hüttenberg	3·7
Localbahn Asch-Rossbach	3·6
Kuttenberger Localbahn	3·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	3·4
Böhmische Nordbahn	3·3
Nordöstliche k. k. Staatsbahnen	3·2
Fünfkirchen-Barcser Bahn	3·1
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3 0
Vicinalbahn Kun-Szt. Marton-Szentés	2·8
Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	2·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2·7
Bukowinaer Localbahnen (Hliboka-Berhometh sammt Abzweigung)	2·5
Szilágysager Eisenbahn	2 4
Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	2·1
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	2·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	1·8
Localbahn Wels- (Haiding) Aschach a. d. Donau	1·7
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1·7
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	1·6
Böhmische Westbahn	1·5
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	1·2
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·0
Mährisch-schlesische Centralbahn	0·9
Vicinalbahn Maros-Ludas—Bistritz	0·7
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	0·4
Ungarische Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid und der verstaatlichten ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn)	0·4
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1889 ergibt sich gegen das Jahr 1888 die nachstehende Reihenfolge:

	%
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	0·02
Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	0·04
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	0·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	0 6
Localbahnen der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	0·6
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	0·9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid)	1·1
Localbahn Keszthely-Bálaton—Szt. György	1·1
Westliche k. k. Staatsbahnen	1·5
Bozen-Meraner Bahn	1·5
Neutitscheiner Localbahn	1·6
K. k. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg	1·8
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	2·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	2·1
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2·1
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Jaroslau-Sokal	2·8
Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	3·2
Erzherzog Albrecht-Bahn	4·6
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	4·6
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	5·9
K. k. Dalmatiner Staatsbahn	6·0
Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·7
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	7·6
Localbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihály	7·8
Wiener Verbindungsbahn	8·5
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	9·2
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	9·3
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien [Nussdorferlinie] -Nussdorf)	13·2
Localbahn Dolina-Wygoda	15·2
Erste ungar.-galizische Eisenbahn (galiz. Strecke)	15·5
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localb. Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	16·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	17·0
Kolomeaer Localbahnen	25·4
Localbahn Reichenberg-Gablonz	27·2

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen und sonstige die Ausweise-Ziffern erläuternde Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate December 1889 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monat des Jahres 1888 resultirt aus dem regeren Kohlenverkehre nach dem In- und Auslande. Die Einnahmen pro 1888 sind definitiv, jene pro 1889 vom 1. Jänner bis Ende September definitiv, ab October bis Ende December provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Das für den Monat December 1889 ausgewiesene Einnahmenplus ist in der zunehmenden Güterfrequenz, besonders im Kohlenverkehre begründet.

Böhmische Westbahn. Im Monate December 1889 hat der Personenverkehr um 52 Personen und der Frachtenverkehr um 15.155 t gegenüber der gleichen Periode 1888 zugenommen. Vom Artikel „Kohle“ wurden um 855 t weniger verfrachtet. Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1888 sind definitiv, jene pro 1889 vom 1. Jänner bis 31. August definitiv, ab September provisorisch.

Bozen-Meraner Bahn. Im Monate December 1889 blieben die Einnahmen gegen den gleichen Monat des Jahres 1888 um fl. 905 zurück. Dieser Ausfall resultirt nur aus dem Güterverkehre; Ursache die gleiche, wie in den Vormonaten angegeben. Die Gesammt-Jahreseinnahme blieb gegen das Jahr 1888 um fl. 3601 zurück. Dieser Ausfall resultirt zur Gänze aus dem Güterverkehre. Aus dem Personen- und Gepäcksverkehre resultirte bei einer Mehrfrequenz von 17.922 Personen eine Mehreinnahme von fl. 13.200; hingegen wurde aus dem Güterverkehre bei einer Minderverfrachtung von 17.716 t eine Mindereinnahme von fl. 16.801 erzielt. Insgesammt wurden im Jahre 1889 befördert 203.000 Passagiere und 71.900 Tonnen Güter. Der Verkehr war im Jahre 1889 durch drei Tage wegen Hochwasserschäden eingestellt. Im Jahre 1888 war keine Verkehrsstörung.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1889	1888	Im Monate Decemb. 1889 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1889: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1888: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Decemb. 1889	1888
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	26.738	78.509	12.645	150.602	163.247	2550	158.495	2476	+ 2·9	64	64
Ungarische Strecken	363	363	48.166	100.989	34.320	236.142	270.462	745	283.605	781	— 4·6	363	363
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1352	1132	210.468	377.112	328.330	1,806 367	2,134.697	1579	1,867.654	1650	— 4·3	1352	1132
Ungarische Linien	1488	1486	486.996	254.737	466.606	929.126	1,395.732	938	1,636.323	1101	— 14·8	1487	1486
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1513	1513	662.220	342.154	507.137	2.387.269	2,894.406	1913	2,707.982	1790	+ 6·9	1513	1513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	2.126	. . . .	321	. . . .	321	80	589	147	— 45 5	4	4
Ungarische Linien	703	703	86.367	219.043	105.165	641.593	746.758	1062	697.378	992	+ 7·0	703	703
Summe	5487	5265	1,523.081	1,372.544	1,454.524	6,151.099	7.605.623	1386	7,352.026	1396	— 0·7	5486	5265
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen													
Dalmatiner Staatsbahn	124	124	4.087	2.577	2.829	4.647	7.476	60	6.719	54	+ 11·1	124	116
Erbersdorf-Würbenthal	20	20	1.905	4.446	1.392	2.269	3.661	183	2.769	138	+ 32·6	20	20
Istrianer Staatsbahn	165	165	14.440	14.362	14.470	10.273	24.743	150	21.726	132	+ 13·6	165	165
Kriegsdorf-Römerstadt	15	15	1.321	3.583	990	2.565	3.555	237	2.201	147	+ 61·2	15	15
Mürzzuschlag-Neuberg	11	11	2.598	6.497	531	4.102	4.633	441	4.854	441	— 4·5	11	11
Nordöstl. Staatsbahnen	961	961	87.332	120.760	59.456	350.967	410.423	427	393.515	409	+ 4·4	961	961
Unterdrauburg-Wolfsberg	38	38	4.034	2.739	1.410	3.796	5.206	137	5.573	147	— 6·8	38	38
Westliche Staatsbahnen	3669	3574	819.096	800.192	620.160	1,916.229	2,536.389	691	2,548.175	713	— 3·1	3613	3473
b) Privatbahnen													
1. auf Rechnung des Staates:													
Erste ungar.-galiz. Eisenbahn: Galizische Strecke	147	147	14.798	22.362	10.403	32.659	43.062	293	42.600	290	+ 1·0	147	147
Ungarische Westbahn: Steierische Strecke	68	68	16.328	15.652	10.466	27.011	37.477	551	39.634	583	— 5·5	68	68
2. auf Rechnung der Eigenthümer:													
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	92	92	37.610	200.489	8.991	206.787	215.778	2345	148.008	1609	+ 45·7	92	92
Erzherzog Albrecht-Bahn	183	183	15.431	23.979	13.539	70.098	83.637	457	82.111	449	+ 1·8	183	183
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	32.243	39.191	53.827	128.921	182.748	687	169.089	636	+ 8·0	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	9.195	16.272	11.470	33.850	45.320	504	43.201	480	+ 5·0	90	90
Mährische Grenzbahn { Sternberg-Grulich	95	95	17.964	20.166	5.302	24.652	29.954	315	24.851	262	+ 20·3	95	95
Mährische Grenzbahn { Hohenstadt-Zöptau	17	17	7.010	8.864	1.429	7.253	8.682	511	7.765	457	+ 11·8	17	17
Prag-Duxer Eisenbahn	167	167	24.766	220.512	14.412	262.349	276.761	1657	216.421	1296	+ 27·8	167	167
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	2.028	4.238	482	1.692	2.174	145	2.036	136	+ 6·6	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	31	31	1.221	4.528	950	12.705	13.655	440	13.458	434	+ 1·4	31	31
Hadikfalva-Radauz	8	. . .	2.386	121	517	180	697	87	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Hatna-Kimpolung	67	67	3.253	4·292	2.268	12.283	15.551	217	12.813	191	+ 13·6	67	46
Hliboka-Berhometh s. Abzwg.	72	72	2.323	5.802	1.178	9.077	10.255	142	13.238	184	— 22·8	72	72
Dolina-Wygoda	8	8	. .	3.641	. . .	3.475	3.475	434	2.638	330	+ 31·5	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	1.582	843	526	2.531	3.057	153	4.330	217	— 29·5	20	20
Gleisdorf-Weiz	15	. . .	2.666	1.118	645	1.249	1.894	126	. . .	. . .	. . .	7	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.620	5.338	1.037	7.983	9.020	273	12.483	378	— 27·8	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	2.793	4.765	3.457	6.712	10.169	114	9.161	103	+ 10·7	89	89
Mährische Westbahn	90	. . .	9.414	5.307	2.964	8.238	11.202	124	. . .	. . .	. . .	31	. . .
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.860	6.149	148	1.478	1.626	325	1.322	264	+ 23·1	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	268	204	44.447	162.439	12.550	112.317	124.867	466	113.643	557	— 16·3	234	178
Potscherad-Wurzmes	17	17	913	5,992	174	4.086	4.260	251	6.496	382	— 34·3	17	17
Vöcklabruck-Kammer	11	11	1.302	706	359	478	837	76	1.103	100	— 24·0	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	6.183	1.238	1.716	1.074	2.790	100	4.032	144	— 30·6	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	1.784	17.253	351	5.007	5.358	315	5.014	295	+ 6·8	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	23.854	. . .	6.679	6.679	835	8.084	1011	— 17·4	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	100.566	531.938	22.658	287.325	309.983	3069	265.304	2627	+ 16·8	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	114.048	158.835	62.714	299.664	362.378	1132	349.126	1091	+ 3·8	320	320

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1889 für Personen und Gepäck	1889 für Güter	1889 im Ganzen	1889 per Kilom.	1888 für Personen und Gepäck	1888 für Güter	1888 im Ganzen	1888 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 12 Monate 1889	1888	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn
175.481	1,582.119	1,757.600	27.463	168.372	1,489.320	1,657.692	25.901	+ 5·7	27.463	25.901	Oesterreichische Strecke
545.246	2,947.035	3,492.281	9.620	520.267	2,818.769	3,339.036	9.198	+ 4·6	9.620	9.198	Ungarische Strecken
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
4,863.108	17,179.502	22,042.610	16.303	4,264.659	16,067.187	20,331.846	17.961	— 9·2	16.303	17.961	Oesterreichische Linien
4,090.508	11,922.024	16,012.532	10.768	4,247.993	12,092.817	16,340.810	10.996	— 2·1	10.768	10.996	Ungarische Linien
											Südbahn-Gesellschaft:
9,104.661	24,898.086	34,002.747	22.474	8,870.748	22,824.130	31,694.878	20.948	+ 7·3	22.474	20.948	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
50.602	. . .	50.602	12.650	49.799	. . . .	49.799	12.450	+ 1·6	12.650	12.450	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,631.981	6,687.821	8,319.802	11.835	1,609.603	6,628.468	8,238.071	11.719	+ 1·0	11.835	11.719	Ungarische Linien
20,461.587	65,216.587	85,678.174	15.618	19,731.441	61,920.691	81,652.132	15.508	+ 0·7	15.618	15.508	**Summe**
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen
41.503	47.638	89.141	719	44.345	44.361	88.706	765	— 6·0	719	765	Dalmatiner Staatsbahn
13.719	36.368	50.087	2.504	12.932	32.496	45.428	2.271	+ 10·3	2.504	2.271	Erbersdorf-Würbenthal
192.770	254.025	446.795	2.708	191.772	209.601	401.373	2.433	+ 11·3	2.708	2.433	Istrianer Staatsbahn
8.914	25.890	34.804	2.320	6.791	20.563	27.354	1.824	+ 27·2	2.320	1.824	Kriegsdorf-Römerstadt
13.755	54.458	68.213	6.201	13.322	47.008	60.330	5.485	+ 13·1	6.201	5.485	Mürzzuschlag-Neuberg
998.876	3,960.543	4,959.419	5.161	963.252	3,842.532	4,805.784	5.001	+ 3·2	5.161	5.001	Nordöstliche Staatsbahnen
23.156	61.237	84.393	2.221	24.373	61.536	85.909	2.261	— 1·8	2.221	2.261	Unterdrauburg-Wolfsberg
12,645.719	29,097.431	41,743.150	11.554	11,864.265	28,866.135	40,730.400	11.728	— 1·5	11.554	11.728	Westliche Staatsbahnen
											b) Privatbahnen
											1. auf Rechnung des Staates:
											Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:
159.660	372.101	531.761	3.617	160.829	468.667	629.496	4.282	— 15·5	3.617	4.282	Galizische Strecke
											Ungarische Westbahn:
187.696	291.468	479.164	7.047	183.984	295.430	479.414	7050	— 0·04	7.047	7.050	Steierische Strecke
											2. auf Rechnung der Eigenthümer:
122.391	2,120.607	2,242.998	24.380	113.256	1,734.212	1,847.468	20.081	+ 21·4	24.380	20.081	Dux-Bodenbacher Eisenbahn
278.467	686.529	964.996	5.273	291.792	719.970	1,011.762	5.529	— 4·6	5.273	5.529	Erzherzog Albrecht-Bahn
											Lemb.-Czern. Jassy Eisenbahn
652.666	1,446.526	2,099.192	7.892	632.411	1,327.834	1,960.245	7.369	+ 7·1	7.892	7.369	Lemberg-Czernowitz
150.738	396.540	547.278	6.081	155.293	271.778	427.071	4.745	+ 28·2	6.081	4.745	Czernowitz-Suczawa
101.926	286.843	388.769	4.092	97.556	244.251	341.807	3.598	+ 13·7	4.092	3.598	Sternberg-Grulich } Mährische Grenzbahn
21.261	94.244	115.505	6.794	20.958	95.578	116.536	6.855	— 0·9	6.794	6.855	Hohenstadt-Zöptau } Mährische Grenzbahn
189.952	2,458.199	2,648.151	15.857	181.610	2,120.705	2,302.315	13.786	+ 15·0	15.857	13.786	Prag-Duxer Eisenbahn
											Localbahnen:
5.651	21.750	27.401	1.827	6.227	20.212	26.439	1.763	+ 3·6	1.827	1.763	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen
9.580	116.860	126.440	4.079	9.536	101.355	110.891	3.577	+ 14·0	4.079	3.577	Czernowitz-Nowosielitza
646	216	862	862	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	862	. . .	Hadikfalva-Radauz
36.500	155.207	191.707	2.861	22.116	68.161	90.277	1.963	+ 45·7	2.861	1.963	Hatna-Kimpolung
12.390	100.830	113.220	1.573	11.071	99.364	110.435	1.534	+ 2·5	1·573	1.534	Hliboka-Berhometh s. Abzwg.
2	48.062	48.064	6.008	169	56.492	56.661	7.083	— 15·2	6.008	7.083	Dolina-Wygoda
9.763	39.040	48.803	2.440	10.715	37.877	48.592	2.430	+ 0·4	2.440	2.430	Fehring-Fürstenfeld
6.029	6.643	12.672	1.810	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.810	. . .	Gleisdorf-Weiz
11.370	60.025	71.395	2.163	15.998	79.629	95.627	2.898	— 25·4	2.163	2.898	Kolomeaer Localbahnen
57.722	78.663	136.385	1.532	52.837	66.291	119.128	1.339	+ 14·4	1.532	1.339	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
13.541	26.911	40.452	1.305	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.305	. . .	Mährische Westbahn
2.072	15.693	17.765	3.553	1.881	15.254	17.135	3.427	+ 3·7	3.553	3.427	Mösel-Hüttenberg
183.761	1,042.156	1,225.917	5.239	135.684	872.997	1,008.681	5.667	— 7·6	5.239	5.667	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
2.042	31.008	33.050	1.944	2.010	28.794	30.804	1.812	+ 7·3	1.944	1.812	Potscherad-Wurzmes
10.151	10.498	20.649	1.877	10.113	8.803	18.916	1.720	+ 9·1	1.877	1.720	Vöcklabruck-Kammer
25.495	24.601	50.096	1.789	24.651	24.593	49.244	1.759	+ 1·7	1.789	1.759	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
7.104	79.131	86.235	5.073	8.144	69.687	77.831	4.578	+ 10·8	5.073	4.578	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
. . . .	95.396	95.396	11.925	. . . .	102.221	102.221	12.778	— 6·7	11.925	12.778	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
371.261	4,565.901	4,937.162	48.883	365.106	4,525.232	4,890.338	48.419	+ 0·1	48.883	48.419	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
862.753	3,112.935	3,975.688	12.424	840.692	3,009.640	3,850.332	12.032	+ 3·3	12.424	12.032	Böhmische Nordbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1889	1888	Im Monat Decemb. 1889 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1889 für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1888 Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Decemb. 1889	1888
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Böhmische Westbahn	200	200	53.963	173.510	46.539	266.171	312.710	1564	312.136	1561	+ 0·2	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	24 321	233.981	19.130	257.009	276.139	1485	281.039	1511	— 1·7	186	186
Linie Lit. B	236	236	33.861	244.892	38.834	307.377	346.211	1467	310.611	1316	+ 11·2	236	236
Galiz. Carl L.-B. altes Netz	352	352	76.513	106.703	113.239	437.765	551.004	1565	574.283	1631	— 4·0	352	352
Galiz. Carl L.-B. neues Netz	250	250			24.678	92.195	116.873	467	157.428	630	— 25·8	250	250
Galiz. Carl L.-B. Dembica-Nadbr.L.B.	107	107	4.347	1.086	3.044	2.405	5.449	51	7.401	69	— 26·1	107	107
Galiz. Carl L.-B. Jaroslau-Sokal L.-B.	147	147	6.743	9.043	5.653	16.961	22.614	154	23.135	157	— 1·9	147	147
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	19.681	67.647	8.629	119.020	127.649	1403	127.347	1399	+ 0·3	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
Hauptbahnnetz	1035	1035	397.417	911.141	364.034	1,984.435	2,348.469	2269	2,611.239	2523	— 10·1	1035	970
Localbahnen	159	120	14.523	22.014	7.071	18.866	25.937	163	20.452	170	— 4·1	137	94
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	1.637	26.289	464	15.897	16.361	1 091	15.227	1015	+ 7·5	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	24.057	39.176	17.335	56.799	74.134	481	81.048	526	— 8·6	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	627	627	141.220	235.502	157.852	594.175	752.027	1199	388.719	620	+ 93·4	627	627
Ergänzungsnetz	308	308	76.453	309.991	60.364	475.098	535.462	1739	521.337	1693	+ 2·7	308	308
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	11.858	20.407	4.507	17.490	21.997	667	20.898	633	+ 5·4	33	33
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	71.532	125.816	44.316	218 136	262.452	921	222.623	781	+ 17·9	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	31.694	21.982	11.114	24.871	35.985	404	36.950	415	— 0·3	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	14.745	54.932	7.333	78.117	85.450	1315	87.386	1344	— 2·2	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	30.365	116 291	3.019	65.555	68.574	8572	72.321	9040	— 5·2	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Bozen-Meraner Bahn	31	31	12.673	5.410	7.969	9.717	17.686	571	18.591	600	— 4·8	31	31
Böhmische Commercial-Bahnen	203	203	14.639	66.674	5.466	63.124	68.590	338	66.691	329	+ 2·7	203	203
Kremsthalbahn	70	70	10.765	4.703	5.102	8.466	13.568	194	13.625	195	— 0·5	70	63
Kuttenberger Localbahn	3	3	4.989	5.285	674	2.318	2.992	997	2.754	918	— 8·6	3	3
Mühlkreisbahn	58	58	6.742	751	4.213	4.309	8.522	147	8.560	148	— 0·7	58	12
Neutitscheiner Localbahn	8	8	4.050	4.168	1.080	3.864	4.944	618	5.081	635	— 2.7	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	1.742	24.445	467	17.629	18.096	603	11.610	387	+ 55·8	30	30
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	16.523	5.342	5.582	5.960	11.542	962	15.225	1.269	— 24·2	12	1
Standing-Stramberger Localbahn	18	18	3.151	19.587	729	18.971	19.700	1094	16.391	910	+ 20·2	18	18
Steyrthalbahn	20	. . .	7.525	2.270	2.038	1.974	4.012	206	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	728	19.213	114	8.298	8.412	841	7.067	707	+ 18·9	10	10
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	47.874	4.382	4.332	2.171	6.503	650	3.251	325	+ 100·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch., vorm. Krauss & Co.	45	45	97.934	86	13.059	193	13.252	294	16.761	372	— 21·0	45	45
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	4	4	50.548	. . . .	3.972	. . . .	3.972	993	4.647	1162	— 14·5	4	4
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Baumgarten)	5	5	41.850	. . . .	3.040	. . . .	3.040	608	3.594	719	— 15·4	5	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	13	13	3.492	980	731	1.074	1.805	138	1.832	140	— 1·4	13	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	23.504	437	2.562	178	2.740	211	2.838	218	— 3·2	13	13
Summe	12.251	11.920	2,797.296	5,355.167	1,944.056	9,069.249	11,013.305	899	10,653.591	894	+ 0·6	12.052	11.609
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Kgl. ungar. Staatsbahnen excl. Munkács-Beskid (Lawoczne)	4.990	4.922	816.939	602.577	629.686	2,260.578	2,890.264	579	3,078.513	625	— 7·4	4.942	4.922
II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	57	8.125	6.120	6.500	11.000	17.500	307	16.323	286	+ 7·3	57	57
Bács-Bodroger Commercialbahnen	111	. . .	4.900	5.200	5.500	10.500	16 000	144	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Biharer Vicinalbahnen	132	132	5.900	3.600	5.300	7.200	12.500	95	10.883	82	+ 15·8	132	132
Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.	26	. . .	1.030	570	1.000	2.000	3.000	115	. . . .	. . .	. . .	25	. . .
Budapest-Lajosmizse Localbahn	64	. . .	1.950	1.468	2.025	2.935	4.960	78	. . . .	. . .	. . .	31	. . .
Debreczin-Szt. Mihály Vic.-Bahn	57	57	4.000	2.615	2.800	3.400	6.200	109	6·722	118	— 7·7	57	57
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	11.672	14.644	6.937	31.731	38.668	568	26.884	394	+ 44·7	68·1	68·1
Grosswardein-Belenyes-Váskoh-B.	118	118	2.295	3.030	1.950	5.150	7.100	60	6.449	55	+ 9·1	118	118
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	1.430	1.540	1.000	2.000	3.000	130	2.200	95	+ 36·8	23	23
Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.	45	. . .	1.050	1.565	950	2.350	3.300	73	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Maros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	1.315	2.500	1.050	3.750	4.800	54	4.003	45	+ 20·0	89	68
Maros-Vásárhely—Szász Régen	33	33	2.000	1.665	1.200	2.000	3.200	97	2.514	76	+ 27·6	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	3.150	4.960	3.050	5.950	9.000	71	7.403	58	+ 22·4	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	530	560	320	730	1.050	66	1.031	64	+ 3·1	16	16
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	8.708	33·559	6.798	52.723	59.521	880	71.131	1052	— 16·3	67·6	67·6
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	35	35	1.875	2.330	1.500	3.500	5.000	143	4.190	119	+ 20·2	35	35

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	1888: für Personen und Gepäck	1888: für Güter	1888: im Ganzen	1888: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate 1889	1888	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
662.543	2,969.274	3,631.817	18.159	646.758	2,931.585	3,578.343	17.892	+ 1·5	18.159	17.892	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn:
447.425	2,658.380	3,105.805	16.698	454.685	2,596.058	3,050.743	16.402	+ 1·8	16.698	16.402	Linie Lit. A
761.099	3,250.939	4,012.038	17.000	703.498	2,935.947	3,639.445	15.421	+ 10·2	17.000	15.421	Linie Lit. B
1,800.967	4,984.868	6,785.835	19.278	1,667.925	5,345.259	7,013.184	19.924	— 3·2	19.278	19.924	altes Netz } Galiz. Carl L.-B.
499.180	1,252.656	1,751.836	7.007	460.881	1,244.533	1,705.414	6.822	+ 2·7	7.007	6.822	neues Netz } Galiz. Carl L.-B.
47.910	30.453	78.363	732	43.950	49.616	93.566	874	— 16·2	732	874	Dembica-Nadbr.L.B. } Galiz. Carl L.-B.
77.525	224.072	301.597	2.052	70.965	239.545	310.510	2.112	— 2·8	2.052	2.112	Jaroslau-Sokal L.-B. } Galiz. Carl L.-B.
155.752	1,407.676	1,563 428	17.181	155.303	1,418.073	1,573.376	17.290	— 0·6	17.181	17.290	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
5,072.705	22,793.214	27,865.919	26.923	4,784.506	21,882.333	26,666.839	27.492	— 2·1	26.923	27.492	Hauptbahnnetz
86.687	222.507	309.194	2.257	57.857	148.719	206.576	2.197	+ 2·7	2.257	2.197	Localbahnen
21.675	164.616	186.291	12.419	20.057	155.463	175.520	11.701	+ 6·1	12.419	11.701	Leoben-Vordernberger Bahn
251.840	726.909	978.749	6.356	254.004	715.914	969.918	6.298	+ 0·9	6.356	6.298	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
2,132.178	6,768.569	8,900.747	14.196	2,158.064	6,225.483	8,383.547	13.371	+ 6·2	14.196	13.371	Garantirte Strecken
813.683	5,079.716	5,893 399	19.134	811.641	4,734.497	5,546.138	18.007	+ 6·3	19.134	18.007	Ergänzungsnetz
61.953	212.362	274.315	8.312	60.102	231.518	291.620	8.837	— 5·9	8.312	8.837	Ostrau-Friedländer Eisenbahn
607.972	2,392.652	3,000.624	10.529	609.884	2,303.703	2,913.587	10.223	+ 3·0	10.529	10.223	Südnorddeutsche Verbindungsb.
239.757	344.110	583.867	6.560	233.772	300.016	533.788	5.997	+ 9·4	6.560	5.997	Wien-Aspang Bahn
114.660	851.762	966.422	14.868	107.914	838.720	946.634	14.564	+ 2·1	14.868	14.564	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
69.202	665.991	735.193	91.899	78.318	725.078	803.396	100424	— 8·5	91.899	100424	Wiener Verbindungsbahn
											Selbständige Localbahnen.
137.475	103.226	240.701	7.765	124.275	120.027	244.302	7.881	— 1·5	7.765	7.881	Bozen-Meraner Bahn
76.624	512.680	589.304	2.903	76.705	439.654	516 359	2.544	+ 14·1	2.903	2.544	Böhmische Commercialbahnen
103.115	111.456	214.571	3.065	96.277	85.984	182.261	2.893	+ 5·9	3.065	2.893	Kremsthalbahn
7.807	17.727	25.534	8.511	7.967	16.691	24.658	8.219	+ 3·6	8.511	8.219	Kuttenberger Localbahn
75.466	46.928	122.394	2.110	14.824	8.387	23.211	1.934	+ 9·1	2.110	1.934	Mühlkreisbahn
16.621	43.104	59.725	7.466	16.052	44.680	60.732	7.591	— 1·6	7.466	7.591	Neutitscheiner Localbahn
											Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B.
4.727	132.307	137.034	4.568	4.378	107.738	112.116	3.737	+ 22·2	4.568	3.737	und der S.N.D.V.B.)
75.373	77.634	153.007	12.751	8.597	8.911	17.508	17.508	— 27·2	12.751	17.508	Reichenberg-Gablonz Localbahn
8.609	205.747	214.356	11.908	10.217	188.703	198.920	11.051	+ 7·7	11.908	11.051	Stauding-Stramberger Localbahn
14.894	8.918	23 812	3.402	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	3.402	. . .	Steyrthalbahn
1.246	63.747	64.993	6.499	1.261	46.416	47.677	4.768	+ 36·3	6.499	4.768	Swolenowes-Smečna
											Dampftramways.
82.180	11.153	93.333	9.333	78.217	610	78.827	7.883	+ 5·7	9.333	7.883	Brünner Localeisenbahn-Ges.
											Dampftramway-Gesellsch., vorm.
288.259	5.399	293.658	6.526	276.121	4.626	280.747	6.239	+ 4·6	6.526	6.239	Krauss & Comp.
											Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.:
81.036	. . . .	81.036	20.259	93.325	. . . .	93.325	23.331	— 13·2	20.259	23.331	Dampftramway Wien-Nussdorf
											Neue Wiener Tramway-Gesellschaft
65.537	. . . .	65.537	13.107	63.389	. . . .	63.389	12.678	+ 3·4	13.107	12.678	(Dampftr. Westbl.-Baumgarten)
42.573	19.871	62.444	4.803	43.497	18.961	62.458	4.804	— 0·02	4.803	4.804	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
											Wiener Localbahnen Actien-Ges.
44.095	25.437	69.532	5.349	38.729	22.294	61.023	4.694	+ 14·0	5.349	4.694	(Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
32,481.352	109,708.233	142,189.585	11.798	30,809.606	105,725.001	136,534.607	11.761	+ 0·3	11.798	11.761	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Kgl. ungar. Staatsbahnen
8,893.668	32,690.786	41,584.454	8.414	8,193.389	33,671.771	41,865.160	8.506	— 1·1	8.414	8.506	excl. Munkács-Beskid (Lawoczne)
											II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
82.200	226.649	308.849	5.418	81.469	200.363	281.832	4.945	+ 9·6	5.418	4.945	Arad-Temesvárer Eisenbahn
10.000	16.500	26.500	1.766	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.766	. . .	Bács-Bodroger Commercialbahnen
61.172	94.444	155.616	1 179	57.214	84.097	141.311	1.071	+ 10·1	1.179	1.071	Biharer Vicinalbahn
12.319	26.474	38.793	1.556	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.556	. . .	Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.
12.585	27.525	40.120	1.294	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.294	. . .	Budapest-Lájosmizseer Localb.
33.027	39.132	72.159	1.266	30.639	47.605	78.244	1.373	— 7·8	1.266	1.373	Debreczin-Szt. Mihály Vic. Bahn
102.618	393.075	494.693	7.279	107.494	373.067	480.561	7.057	+ 3·1	7.279	7.057	Fünfkirchen-Barcser Bahn
26.572	53.979	80.551	682	29.126	45.038	74.164	629	+ 8·4	682	629	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
12.162	19.248	31.410	1.366	11.905	18.659	30.564	1.329	+ 2·8	1.366	1.329	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
3.185	10.135	13.320	951	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	951	. . .	Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.
14.691	33.763	48.454	545	10.731	26.070	36.801	541	+ 0·7	545	541	Maros-Ludás—Bistritz Localb.
17.700	24.116	41.816	1.267	16.404	22.618	39.022	1.182	+ 7·2	1.267	1.182	Maros-Vásárhely Szász-Régen
34.589	76.941	112.530	886	28.325	66.116	94.441	744	+ 19·1	886	744	Matraer Vicinalbahnen
5.203	9 878	15.081	943	5.101	10.910	16.011	1.001	— 5·7	943	1.001	Mezötur-Turkever Eisenbahn
88.086	1,041.935	1,130.021	16.716	86.872	657.847	744.719	11.016	+ 51·7	16.716	11.016	Mohács-Fünfkirchner Bahn
19.612	50.131	69.743	1.992	18.385	54.684	73.069	2.088	— 4·6	1.992	2.088	Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Länge im Monate December 1889	1888	Im Monate Decemb. 1889 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1889 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1888 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Decemb. 1889	1888
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	. . .	60	644	52	1 288	1.340	74	. . .	. . .	. . .	8	. . .
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	24	2.500	1.365	3.000	4.100	7.100	134	3.051	127	+ 5·5	53	2
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	1.915	2.030	1.150	2.050	3.200	100	1.879	59	+ 69·5	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	1.750	7.300	2.100	7.100	9.200	184	5.708	114	+ 61·4	50	50
Zagorianer Bahn	116	116	14.200	4.050	6.250	8.100	14.350	124	11.477	99	+ 25·3	116	116
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	315	289	27.963	25.287	23.550	42.450	66.000	210	59.920	207	+ 1·5	305	289
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	4.187	9.583	3.428	25.353	28.781	234	27.923	227	+ 3·1	123	123
Budapester Strassenbahn-Ges.	42·2	42·2	51.702	890	11.000	1.459	12.459	295	9.618	228	+ 29·4	42·2	26·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	17.259	778	1.829	391	2.220	278	2.268	283	— 1·8	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	719	10.390	354	10.698	11.052	335	10.795	327	+ 2·4	33	33
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	6.305	1.981	6.690	5.526	12.216	173	16.646	236	— 26·7	70·4	70·4
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	2.011	560	1.237	877	2.114	125	2.275	134	— 6·7	17	17
Keszthely—Balaton-Szt. György*)	10	10	2.312	1.547	720	2.160	2.880	288	2.689	269	+ 7·1	10	2·6
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	44·7	44·7	640	8.622	150	10.418	10.568	236	10.255	229	+ 3·1	44·7	44·7
Nyiregyháza-Máté-Szalkaer E.	57	57	2.582	2.826	2.231	6.542	8.773	154	9.335	164	— 6·1	57	57
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	9.769	35.245	7.905	55.831	63.736	540	72.449	614	— 12·1	118	118
Szamosthal-Eisenbahn	120	120	7.217	5.215	8.520	15.427	23.947	200	26.005	217	— 7·8	120	120
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	2.974	3.097	3.768	7.591	11.359	188	10.064	166	+ 13·3	60·4	60·4
Szekler Bahn	38	38	1.250	735	1.000	1.100	2.100	55	1.464	38	+ 44·7	38	33
Szilágyságer Eisenbahn	107·7	107·7	2.855	2.589	3.813	6.058	9.871	92	8.254	77	+ 19·5	107·7	107·7
Taraczthal-Bahn	32·8	32·8	296	1.425	110	1.786	1.896	57	1.805	55	+ 3·6	32·8	32·8
Torontaler Localbahnen	89·8	. . .	5.140	5.470	4.143	4.974	9.117	102	. . .	. . .	. . .	60	. . .
Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkács-Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn	766·8	766·8	140.166	80.937	73.023	263.813	336.836	439	330.845	431	+ 1·9	766·8	766·8
Summe	8.382	7.905	1,182.641	901.069	843.589	2,892.589	3,736.178	446	3,862.989	489	— 8·8	8123	7833
Recapitulation.													
Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen	5.487	5.265	1,523.081	1,372.544	1,454.524	6,151.099	7,605.623	1.386	7,352.026	1.396	— 0·7	5486	5265
Summe der österr. Eisenbahnen	12.251	11.920	2,797.296	5,355.176	1,944.056	9,069.249	11,013.305	899	10,653.591	894	+ 0·6	12057	11609
Summe der ungar. Eisenbahnen	8.382	7.905	1,182.641	901.069	843.589	2,892.589	3,736.178	446	3,862.989	489	— 8·8	8123	7833
Hauptsumme	26.120	25.090	5,503.018	7,628.789	4,242.169	18,112.937	22,355.106	856	21,868.606	872	— 1·8	25661	24707
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg**)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	98	0·44	29	2	31	. . .	122	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	102	102	5.806	2.932	3.086	7.569	10.655	104	8.586	84	+ 23·8	102	102
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	13.814	9.230	13.317	55.754	69.071	257	74.924	278	— 7·55	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	5.012	5.150	1.808	7.082	8.890	133	7.217	108	+ 23·2	67	67
Metkovic-Mostar-Konjica	122	109	8.628	3.179	4.129	14.856	18.985	156	12.066	111	+ 40·9	111	67

*) Die für das Jahr 1888, sowie für den Monat December desselben Jahres eingesetzten Einnahmen sind provisorisch und dem Ausweise für den Monat December 1888 (Vrdgs.-Bl. Nr. 15 ex 1889) entnommen, indem die betreffenden Daten Seitens der Bahn nicht bekannt gegeben wurden.

**) Im Monate December war der Betrieb sistirt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate December 1889 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1888 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 1370, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 3530, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 4900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 459 und aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 35.141, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 35.600 ergeben. Die Mindereinnahme im Güterverkehre des Unternehmens lit. A resultirt aus dem Kohlenverkehre, die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B ebenfalls aus dem Kohlenverkehre.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. Die für den Monat December 1889 ausgewiesene Mindereinnahme von fl. 3509, gegenüber der December-Einnahme des Jahres 1888 wurde durch die in Folge der herrschenden heftigen Schneestürme bedingten Verkehrseinstellungen verursacht.

Fünfkirchen-Bárcser Bahn. Im Betriebsausweise wurden die Einnahmen des Jahres 1888 bis Ende December, jene des Jahres 1889 bis Ende September mit den definitiv richtiggestellten Beträgen in Rechnung genommen.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. Im Monate December 1889 hat sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr naturgemäss abgenommen. Befördert

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	1888: für Personen und Gepäck	1888: für Güter	1888: im Ganzen	1888: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 12 Monate 1889	1888	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
1.074	26.098	27.172	3.396	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	3.396	. . .	Rama-Vrdnik Localbahn
37.305	44.936	82.241	1.552	1.000	2.051	3.051	1.525	+ 1·7	1.552	1.525	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
11.200	25.730	36.930	1.154	9.830	23.403	33.233	1.039	+ 11·1	1.154	1.039	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
18.930	100.568	119.498	2.389	15.582	93.766	109.348	2.187	+ 9·2	2.389	2.187	Vinkovce-Brcskaer Bahn
79.483	102.447	181.930	1 568	67.459	89.927	157.386	1.357	+ 15·5	1.568	1.357	Zagorianer Bahn
											III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
276.920	569.566	846.486	2.775	249.991	536.012	786.003	2.720	+ 2·0	2.775	2.700	Arader u. Csánader vereinigte E.
65.053	368.901	433.954	3.528	66.629	376.393	443.022	3.602	— 2·1	3.528	3.602	Barcs-Pakracer Eisenbahn
142.816	8.101	150.917	3.576	92.438	1.859	94.297	3.598	— 0·6	3.576	3.598	Budapester Strassenbahn
30.221	7.149	37.370	4.671	28.203	5.857	34.060	4.257	+ 9.7	4.671	4.257	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
5.060	149.144	154.204	4.670	4.910	133.816	138.726	4.204	+ 11·1	4.670	4.204	Gölnitzthal-Bahn
78.929	82.242	161.171	2.289	71.305	122.917	194.222	2.758	— 17·0	2.289	2.758	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
20.400	12.279	32.679	1.922	19.802	16.217	36.019	2.119	— 9·3	1.922	2.119	Güns-Steinamanger Vicinalbahn
10.576	21.815	32.391	3.239	2.465	6.053	8.518	3.276	— 1·1	3.239	3.276	Keszthely-Balaton Szt György Lb.
1.796	123.949	125.745	2.813	1.915	122.350	124.265	2.779	+ 1·2	2.813	2.779	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
29.399	91.524	120.923	2.121	23.619	74.308	97.927	1.718	+ 23·5	2.121	1.718	Nyiregyháza—Máté-Szalkaer E.
117.554	638.739	756.293	6.409	109.981	648.295	758.276	6 426	— 0·3	6.409	6.426	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
114.320	186.642	300.962	2.508	98.027	177.060	275.087	2.292	+ 9·4	2.508	2.292	Szamosthalbahn
44.653	83.187	127.840	2.116	37.084	80 262	117.346	1.943	+ 8·9	2.116	1.943	Száthmar-Nagybányaer Localb.
12.642	11.200	23.842	627	9.375	5.991	15.366	466	+ 34·5	627	466	Székler Bahn
40.761	63.071	103·832	964	34.882	66.380	101.262	940	+ 2·4	964	940	Szilágyságer Eisenbahn
1·183	21.965	23.148	705	1.090	21.109	22.199	676	+ 4·3	705	676	Taraczthal-Bahn
27.070	60.641	87.711	1.465	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.465	. . .	Torontaler Localbahnen
953.088	2,967.678	3,920.766	5.113	888.693	3,016.236	3,904.929	5.093	+ 0·4	5.113	5.093	Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkácz - Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn
11,550.822	40,602.283	52,153.105	6.420	10,511.334	40,899.107	51,410.441	6.563	— 2·2	6.420	6.563	**Summe**
											Recapitulation.
20,461.587	65.216.587	85,678.174	15.618	19,731.441	61,920.691	81,652.132	15.508	+ 0·7	15.618	15.508	**Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen**
32,481.352	109,708.233	142,189.585	11.798	30,809.606	105,725.001	136,534.607	11.761	+ 0·3	11.798	11.761	**Summe der österr. Eisenbahnen**
11,550.822	40,602.283	52,153.105	6.420	10,511.334	40,899.107	51,410.441	6.563	— 2·2	6.420	6.563	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
64,493.761	215,527.103	280,020.864	10.912	61,052.381	208,544.799	269,597.180	10.912	+ 0	10.912	10.912	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1889	1888	Namen
. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
63.704	135	63.839	. . .	56.262	136	56.398	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1889	1888	Namen
37.348	72.511	109.859	1.077	33.967	63.919	97.886	960	+ 12·3	1.077	960	K. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
202.530	660.482	863.012	3.208	197.675	613.384	811.059	3.015	+ 6·4	3.208	3.015	K. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen
24.045	80.638	104.683	1.562	23.150	54.042	77.192	1.152	+ 35·6	1.562	1.152	Doboj—Simin-Han
45.801	115.617	161.418	1.454	31.467	86.283	117.750	1.757	— 17·2	1.454	1.757	Metković - Mostar-Konjica

wurden im Monate December 1889 87.603 Reisende mit fl. 146.614 und Güter 116.832 t mit fl. 549.326, daher im Ganzen fl. 695.940. Dem gegenüber stellen sich die Einnahmen des Monates November 1889 für den Personenverkehr, bei Beförderung von 91.496 Reisenden mit fl. 161.511 und für den Güterverkehr, bei einer Frequenz von 126.059 t mit fl. 580.355, im Totale fl. 741.866. Es resultirt somit eine Abnahme der Personenfrequenz um 3893 Reisende mit fl. 14.897 und eine solche des Güterverkehres um 9227 t mit fl. 31.029 Mindereinnahme, im Ganzen mithin ein Ausfall von fl. 45.926.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Die Einnahmen bei den westlichen Staatsbahnen weisen für den Monat December 1889 im Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 20.594, dagegen im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 8808, gegenüber den Einnahmen pro December 1888 aus. Hiedurch ergibt sich für den Monat December 1889 eine um fl. 11.786 geringere Einnahme.

Der Ausfall beim Personentransporte ist dem Umstande zuzuschreiben, dass in Folge von Schneeverwehungen mehrfache Verkehrsunterbrechungen eingetreten sind, welche die Reisen auf längeren Strecken in ungünstiger Weise beeinflussten.

Im Güterverkehre war wohl die Frequenz um 26.466 t stärker als im Monate December des Jahres 1888; es konnte aber diese gesteigerte Frequenz nicht auch eine Erhöhung der Einnahmenziffer im gleichen Verhältnisse mit sich bringen, weil 19.660 t Getreide im Transitverkehre über lange Strecken weniger verfrachtet wurden, als im December des Jahres 1888.

Bei den beiden Linien der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn beträgt die Mehreinnahme fl. 128.110.

Diese Steigerung ist dem stärkeren Kohlenverkehre im Allgemeinen, insbesondere aber dem Umstande zu verdanken, dass die inundirten Ossegger Schächte im December 1888 noch nicht förderten.

Die Mehreinnahme im ganzen Jahre 1889 gegenüber dem Jahre 1888 beträgt bei den westlichen Staatsbahnen fl. 1,012.750 und bei sämmtlichen im Betriebe der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Linien fl. 2,516.045, welche Ziffer einer Steigerung der Einnahme per Kilometer und Jahr um $^3/_{10}$ pCt. gleichkommt.

Dieses Jahresergebniss, welches durch die definitiven Abrechnungen der drei letzten Monate aller Voraussicht nach eine Erhöhung erfahren dürfte, erscheint um so befriedigender, als das kilometrische Erträgniss der neuen Linie der Böhmisch-mährischen Transversalbahn noch sehr gering ist, demnach die Ausgleichung des geringen kilometrischen Ergebnisses der neuen Linie und weiters die Besserung des Ergebnisses ausschliesslich der Verkehrsentwicklung auf den alten Linien zu verdanken ist.

In den ausgewiesenen Einnahmen ist das Agio für Valuten, sowie auch die Einnahmen aus den Péageverkehren (bei den westlichen und nordöstlichen Staatsbahnen) enthalten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Personenverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden im December 1889 um 8251 Personen mehr befördert als im gleichen Monate des Jahres 1888, in welchem 389.166 Personen mit einer Einnahme von fl. 356.155 expedirt wurden, woraus eine Mehreinnahme von fl. 7879 resultirte.

An Transportgütern wurden im December 1889 gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1888 um 799 t weniger verfrachtet und um fl. 270.649 weniger eingenommen.

Bei den nachgenannten Massenartikeln hat eine Minderverfrachtung stattgefunden, und zwar:

bei mineralischer Kohle um circa . 69.890 t,
„ Getreide aller Art um circa . . 2.670 „
„ Holz aller Art um circa . . . 480 „
„ Ziegel um circa . . . . . . 150 „

Eine Steigerung ist eingetreten:

bei Mehl und Mahlproducte um circa 6.900 t,
„ Zucker, raffinirt, um circa . . 2.810 „
„ Steine aller Art um circa . . . 7.310 „

Der Rückgang im Kohlenverkehre ist hauptsächlich den durch die schlechte Witterung hervorgebrachten Störungen im Verkehre zuzuschreiben.

Rücksichtlich der Localbahnen hat sich im December 1889 gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1888 im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2544 ergeben, welche einerseits auf eine erhöhte Personenfrequenz überhaupt, andererseits auf den Zuwachs von 41 km der neu eröffneten Strecken Golleschau-Ustron, Hotzendorf-Neutitschein, Drösing-Zistersdorf und Rohatetz-Strassnitz zurückzuführen ist.

Im Frachtenverkehre wurde gleichfalls eine Mehreinnahme, und zwar von fl. 2512 constatirt. Auch diese ist einerseits auf einen grösseren Frachtenverkehr überhaupt, andererseits auf den Zuwachs der vorbenannten Localbahnen, sowie der 2 km langen Strecke Göding-Tabakfabrik zurückzuführen.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, auf welcher im December 1888 12.816 Personen mit einer Einnahme von fl. 4818 expedirt wurden, sind im December 1889 um 958 Personen weniger befördert worden, woraus eine Mindereinnahme von fl. 311 resultirte.

Im Frachtenverkehre hat im Allgemeinen eine Mehrverfrachtung von 16 t stattgefunden und wurde eine Mehreinnahme von fl. 1410 constatirt.

Eine Mehrverfrachtung hat speciell

bei Getreide aller Art um circa . . 20 t,
„ Zucker (raffinirt) um circa . . 200 „ und
„ Ziegel um circa . . . . . . 40 „

stattgefunden.

Dagegen wurde eine Minderverfrachtung

bei Holz aller Art um circa . . . 2.090 t

constatirt.

Die Einnahmen des Jahres 1888 sind definitiv, jene des Jahres 1889 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Periode Jänner-September 1889 richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf die erhöhte Personenfrequenz nimmt die theilweise Einführung des Zonentarifes und die hiemit verbundene Fahrpreisermässigung auf der ungarischen Linie wesentlichen Einfluss, und resultirt eine Mehreinnahme von fl. 1561. Beim Güterverkehre zeigt sich indess ein Minus von fl. 9952, welches hauptsächlich der theilweisen Abnahme in Verfrachtung der Hauptartikel, Holz, Erze etc., zugeschrieben werden muss.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat December 1889 provisorisch ausgewiesene Einnahme beziffert sich gegen die definitive des gleichen Monates im Vorjahre um fl. 6914 geringer. An dieser Mindereinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 7091, Minderverfrachtung von 4804 t Kohle und Rübe, dagegen weist der Personenverkehr, bei einer fast gleichen Frequenz von Reisenden, eine Mehreinnahme von fl. 177 aus.

Die Einnahmen des Jahres 1888 sind definitiv, jene pro 1889 provisorisch, enthalten jedoch die definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis October 1889.

Mohács-Fünfkirchner Bahn. Im Betriebsausweise wurden die Einnahmen des Jahres 1888 bis Ende December und jene des Jahres 1889 bis Ende September mit den definitiv richtig gestellten Beträgen in Rechnung genommen.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat December 1889 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Jahres 1888 aus dem Personenverkehre eine Mindereinnahme von fl. 150, welche dem Ausfalle von 620 Passagieren entspricht; aus dem Frachtenverkehre hingegen resultirt, trotz einer Minderbeförderung von 100 t, eine Mehreinnahme von fl. 14.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Die definitive Richtigstellung der Einnahmeziffern ist bereits bis zum Monate September 1889 vorgeschritten. Die ausgewiesenen Ziffern werden noch eine Modification erfahren durch die in den ersten Monaten 1890 für Rechnung des Jahres 1889 erfolgende Abrechnung aus den directen Verkehren und durch Zahlung von Rückersätzen und Refactien.

Südbahn-Gesellschaft. Die buchhalterische Richtigstellung der Einnahmen ist bis Ende September 1889 vorgeschritten und sind daher nur die in den Ausweisen eingestellten Ergebnisse der Monate October bis einschliesslich December 1889 provisorisch ermittelt.

Auf den Linien der Südbahn haben die Einnahmen pro December 1889 gegen die gleiche Periode des Jahres 1888 in Folge regeren Verkehres eine Mehreinnahme von fl. 236.409 zu verzeichnen, davon entfällt

auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 19.788 und auf den Frachtenverkehr ein Plus von fl. 216.621.

Die Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg, der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und der Vicinalbahn Güns-Steinamanger haben sowohl im Personen- als auch im Frachtenverkehre, welche beide schwächer waren, eine Abnahme erfahren.

Auf den Localbahnen Mödling-Hinterbrühl und Liesing-Kaltenleutgeben, sowie auf der Leoben-Vordernberger, der Graz-Köflacher und der Barcs-Pakrácer Bahn weisen die Einnahmen im Personenverkehre in Folge geringerer Frequenz ein Minus, dagegen bei den vier letztgenannten Bahnen im Frachtenverkehre, welcher stärker war, ein Plus aus.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate December 1889 zeigt sich im Entgegenhalte zum gleichen Monate des Jahres 1888 beim Personenverkehre ein Ausfall von 5310 Personen mit fl. 1533 Mindereinnahmen und beim Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 754 t mit fl. 568 Pluseinnahmen. Im Gesammten ergibt sich sonach eine Mindereinnahme von fl. 965. Der Ausfall bei dem Personenverkehre ist lediglich auf die im December 1889 stattgehabte Verkehrseinstellung zufolge Schneeverwehungen zurückzuführen.

Für das ganze Betriebsjahr 1889 resultiren im Vergleiche zu den Ergebnissen des Jahres 1888 aus dem

Personenverkehre . . .	fl.	5.985
Güterverkehre	„	44.094
Zusammen . . .	fl.	50.079

Mehreinnahmen.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Soferne Aenderungen an den bestehenden Verhältnissen aus Gründen der Erweiterung und Aenderung des Eisenbahnbetriebes platzgreifen müssen, haben Verhandlung und Entscheidung auf die gleichen Fragen sich zu beziehen, wie bei der Neuanlegung der Eisenbahn.**
2. **Ueber die behaupteten Rechtsfolgen der Auflassung einer Communication für die Vermögensrechte der Interessenten die Erhebungen zu pflegen und eventuell im Sinne des § 10 b des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, die Entscheidung zu fällen, ist das Handelsministerium berufen.**

Die Strecke Brünn-Austerlitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde in Bezug auf die Umgestaltungen und Ergänzungsarbeiten, welche sich behufs Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 25 auf 50 km pro Stunde als erforderlich darstellten, am 13. August 1888 der politischen Begehung unterzogen. Die von der Commission getroffenen Verfügungen und gestellten Anträge fanden die Genehmigung des Handelsministeriums mit Erlass vom 25. September 1888, Z. 34.844. — Hiernach war unter Anderem auch bezüglich der in Kilometer 12·2/3 bestehenden Wegübersetzung in der Gemeinde Puntowitz die Entscheidung dahin getroffen, dass diese Wegübersetzung aufzulassen und dafür auf der rechten Bahnseite ein 3 m breiter Parallelweg von der Wegübersetzung in km 11·9/12·0 bis zu dem in km 12·2/3 beginnenden Parallelwege zu führen sei, und dass die aus der Auflassung der Wegübersetzung sich ergebenden Wirthschaftserschwernisse Entschädigungsfragen betreffen, welche auf dem Civilrechtswege auszutragen wären.

Gegen diese Entscheidung führte die Gemeinde Puntowitz Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe.

Dieser hat nach der am 27. September 1889 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird, insoferne mit derselben die Herstellung des projectirten Ersatzweges für die Auflassung der Wegübersetzung bei km 12·1/2 der Bahnstrecke Brünn-Austerlitz genehmigt und die Entschädigungsansprüche der Beschwerdeführerin auf den Rechtsweg verwiesen wurden, nach § 6 bezw. 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben, im Uebrigen aber die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Gegen die Gesetzmässigkeit der mit der angefochtenen Entscheidung verfügten Auflassung der Wegübersetzung bei km 12·1/2 der Bahnstrecke Brünn-Austerlitz wird in der Beschwerde eingewendet:

1. dass die Auflassung dieser Wegübersetzung überhaupt unzulässig gewesen ist, da dieselbe mit Handelsministerial-Erlass vom 16. August 1886, Z. 22.917, auf Grund der abgehaltenen politischen Begehungscommission als nothwendig erkannt worden war;
2. dass das Verfahren in der Sache darum ein mangelhaftes gewesen, weil die politische Begehungscommission über die wegen der Wegauflassung weiter erforderlichen Vorkehrungen, insbesondere in Absicht auf die Errichtung eines Parallelweges von km 11·9 bis 12·2/3 keine Erhebungen gepflogen hat, und weil jene Benachtheiligungen, welche die Grundbesitzer durch die Auflassung dieser Wegesübersetzung für die Bewirthschaftung ihrer Felder erleiden, gleichfalls ausser Anschlag geblieben sind.

Was nun den ersten Punkt anbelangt, so konnte der Verwaltungs-Gerichtshof ihn für begründet nicht erkennen.

Wenn auch durch die obcitirte Entscheidung auf die Errichtung und den Bestand der fraglichen Wegübersetzung die Interessenten ein Recht erlangt haben, so folgt daraus nicht, und lässt sich eine gesetzliche Bestimmung dafür nicht aufweisen, dass eine Aenderung der durch den Ministerial-Erlass vom 16. August 1886 geschaffenen Rechtsverhältnisse nicht platzgreifen könnte. Im Gegentheile liegt es in der Natur der Sache, und der § 18 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, wie nicht minder die Paragraphe 39 und ff des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30, sprechen deutlich dafür, dass mit der Aenderung der Betriebsverhältnisse auch derlei Verfügungen eine Aenderung erfahren können.

Insoweit also die Beschwerde behauptet, dass eine Auflassung der Wegübersetzung wegen Rechtskraft der citirten Entscheidung nicht habe verfügt werden können, ist dieselbe nicht begründet.

Durch den § 18 der Ministerial-Verordnung vom 15. Jänner 1879 und durch die citirten Paragraphe 39 und ff des Eisenbahn-Expropriations-Gesetzes wird aber auch dargethan, dass, soferne Aenderungen an den bestehenden Verhältnissen aus Gründen der Erweiterung und Aenderung des Eisenbahnbetriebes platzgreifen müssen, die Verhandlung und Entscheidung auf die gleichen Fragen

sich zu beziehen haben, wie bei der Neuanlegung der Eisenbahn.

Es unterliegt daher auch keinem Zweifel, dass nach § 10 ad c des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, Z. 238 R.-G.-Bl., es Sache der politischen Begehungs-Commission gewesen war, für den Ersatz des aufzulassenden Communicationsmittels Vorsorge zu treffen, und insbesondere auch die Consequenzen, welche diese Auflassung für die Interessenten nach sich zieht, und zu welchen Consequenzen auch die Frage der künftigen Erhaltung von Ersatzwegen zählt, in den Bereich ihrer Erhebungen zu ziehen, wie es auch Sache der im § 17 dem Handelsministerium vorbehaltenen Entscheidung über die Ergebnisse der Begehungs-Commission gewesen ist, über diese Streitpunkte abzusprechen.

Aus § 13 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, al. 6, geht hervor, dass insbesondere die lichte Weite der durch die Eisenbahn neuherzustellenden Communicationsmittel nach den localen Bedürfnissen zu bestimmen ist.

Von Seite der Interessenten wurden in dieser Beziehung, und werden auch in der Beschwerde Einwendungen dahin erhoben, dass die für den Parallelweg bestimmte Weite von 3 m eine unzureichende sei, eine Aufstellung, welche eine Unterstützung darin findet, dass die Breite der aufgelassenen Ueberfahrt 4 m betragen hat.

Die Begehungs-Commission hat diese Einwendung unberücksichtigt gelassen und — soweit das Commissionsprotokoll, welches nur die zu treffende Verfügung anführt, Aufschluss gibt — Erhebungen über die thatsächlichen Unterlagen dieser Einwendungen nicht gepflogen, so dass durchaus nicht sichergestellt erscheint, dass der projectirte Ersatzweg thatsächlich als eine Erfüllung der der Eisenbahn-Unternehmung nach § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes obliegenden Verpflichtung angesehen werden kann.

Aber auch der weitere Beschwerdepunkt, dass es Sache der politischen Behörden und speciell auch der angefochtenen Entscheidung gewesen wäre, über die Entschädigung für die wegen Auflassung der Communication den Interessenten erwachsenden Nachtheile einen Ausspruch zu thun, musste der Verwaltungs-Gerichtshof als begründet erkennen.

Die angefochtene Entscheidung hat die diesfälligen Ansprüche und Einwendungen auf den Rechtsweg verwiesen, weil, wie in der Gegenschrift hervorgehoben wird, insoferne die Beschwerde führende Gemeinde und die betheiligten Grundbesitzer vermeinen, durch die erschwerte Bewirthschaftung ihrer Grundstücke einen Schaden zu erleiden, die Entscheidung hierüber nicht dem Handelsministerium, sondern den Gerichten zusteht.

Der Verwaltungs-Gerichtshof konnte dieser Ansicht nicht beipflichten.

Nach § 13 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854 sind alle Angelegenheiten, welche sich auf die Durchführung dieses Gesetzes beziehen, vom Rechtswege ausgeschlossen. Es sind somit auch die aus der Durchführung des § 10 sich ergebenden Fragen, und zwar im vollen Umfange von der gerichtlichen Competenz ausgeschlossen, und es war demnach das Handelsministerium berufen, über die behaupteten Rechtsfolgen der Wegauflassung für die Vermögensrechte der Interessenten die Erhebungen zu pflegen und eventuell im Sinne des § 10 b des citirten Gesetzes die Entscheidung zu fällen.

Eine gerichtliche Feststellung der Entschädigung für die den Grundbesitzern erwachsenden Nachtheile könnte, da es sich gegebenen Falles durchaus nicht um einen Schadensfall im Sinne des bürgerlichen Gesetzbuches, sondern um die Consequenzen einer für Eisenbahnbetriebszwecke für nöthig erkannten Vorkehrung handelt, nur dann platzgreifen, wenn nach der Entscheidung eine Expropriation einzutreten hatte, weil nur in diesem Falle die Interessenten nach dem Eisenbahn-Expropriations-Gesetze in der Lage sein würden, die ihnen durch die Auflassung der Communication zugehenden Nachtheile zur Geltung zu bringen.

Nachdem aber concreten Falles ein Expropriations-Erkenntniss nicht gefällt wurde, sondern anstatt der aufgelassenen Communication eine diese ersetzende Verkehrsverbindung hergestellt worden ist, so war die Entscheidung der Sache im vollen Umfange von Seite der politischen Behörden auf Grund der Ergebnisse der Begehungs-Commission zu treffen.

(Erkenntniss vom 27. September 1889, Z. 1924 [H.-M.-Z. 47.076 ex 1889].)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien-Brünn: Aenderungen an der Geleiseanlage am unteren Bahnhofe in Brünn.) An der Geleiseanlage nächst der Verladerampe am unteren Bahnhofe in Brünn werden mehrere Aenderungen vorgenommen.

[29. December 1889, Z. 54.647.]

— (Linie Brünn-Tischnowitz: Verladegeleise in der Station Drasow.) In der Station Drasow der Brünn-Tischnowitzer Localbahn gelangt ein neues Verladegeleise zur Herstellung. [31. December 1889, Z. 52.580.]

— (Linie Prag-Bodenbach: Errichtung eines Bediensteten-Wohnhauses sammt Nebenanlagen in der Station Hrobec.) Die Gesellschaft hat den Bauconsens zur Errichtung eines Wohnhauses für drei Bahnbedienstete, dann dreier Wirthschaftshöfe und zweier hölzerner Nebengebäude in der Station Hrobec erhalten. [28. December 1889, Z. 54.522.]

— (Kladnoer Kohlenschleppbahn: Aenderungen in den Anlagen der Rangirstation Tuchan-Barré.) Es hat sich die Nothwendigkeit für die Verlegung des Manipulationsplatzes der Buschtěhrader Eisenbahn in der Rangirstation Tuchan-Barré und im Zusammenhange damit für die Abänderung der dortigen Geleiseanlagen ergeben.

[31. December 1889, Z. 55.026.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von 15 Stück Locomotiven.) Die Verwaltung der genannten Eisenbahn hat beschlossen, 3 Stück Lastzugs-Locomotiven mit 8 gekuppelten Rädern nach den mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 20. Juni 1884, Z. 7224/II, genehmigten Constructionszeichnungen, sowie 8 Stück Lastzugs-Locomotiven mit 6 gekuppelten Rädern nach dem mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 10 September 1887, Z. 28.742, genehmigten Typenplane und der mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 5. December 1888, Z. 46.943, genehmigten Modification der oberwähnten Type anzuschaffen. Weiters gelangen zur Anschaffung 4 Stück Tender-Locomotiven nach neu aufgestellten Typenplänen, die Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt wurden. Die Bestellung sämmtlicher Locomotiven erfolgte bei der Actiengesellschaft der Locomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfälligen Anträge der Bahnverwaltung genehmigt, nur rücksichtlich der ersterwähnten Type behufs anstandslosen Verkehres dieser Maschinen aufgetragen, dass die dermal bestehende verticale Abschrägung der Aussen-Flanschen der Dampfcylinder unter einen Winkel von 45° nach abwärts verlegt werde.

[22. Jänner, Z. 51.761 ex 1889.]

Localbahn Reichenberg - Gablonz. (Provisorische Einführung des Personendienstes in der Rangirstation Reichenberg.) Der Direction der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wurde Seitens der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen die angesuchte Genehmigung zur provisorischen Einführung des Personendienstes (exclusive Gepäcksabfertigung) in der Rangirstation Reichenberg der Localbahn Reichenberg-Gablonz mit dem Beifügen ertheilt, dass für den Fall, als sich diese Massnahme bewähren sollte, auf die Errichtung eines entsprechenden Warteraumes Rücksicht zu nehmen sein wird. [7. Jänner, G.-I.-Z. 21.078 ex 1889.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgende projectirte Eisenbahnlinien (Localbahnen) ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 5. Jänner, Z. 59.461 ex 1889, dem Reichstags-Abgeordneten Emerich Veszter für eine von der Endstation Ssegszárd der Flügelbahn Sárbogárd-Szegszárd der Linie Budapest-Dombovár-Zákány (Budapest-Fünfkirchner Bahn) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese in der Endstation Báttaszék der im Betriebe derselben stehenden Linie Dombovár-Báttaszék, ferner von dort aus über Bátta, Duna-Szekcsö und Monostor in der Station Baranyavár-Monostor mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein)-Eszék-Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 6. Jänner, Z. 61.090 ex 1889, den Wilhelm, Edmund, Aladar und Ladislaus Guttmann de Gelse und Consorten für folgendes Localbahnnetz, und zwar für eine
   a) von der in Veröcze (Slavonien) projectirten Localbahn Belišce-Kápolna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1889) in Belišce abzweigende, sodann die Drau an einem geeigneten Punkte nächst Miholjac-Dolnyi übersetzende und weiterhin im Bereiche des Báranyaer Comitates über Drava-Szabolcs, Hárkány, Viszló, Czinderi-Bogád, Kisasszonyfa und die Gemarkung der Gemeinde bis zur Station Szent-Lörincz der Linie Barcs-Fünfkirchen-Mohács der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; ferners
   b) von Belišce aus bis zur Station Eszék der Linie Grosswardein-Eszék-Villány (Alföld-Fiumaner Bahn) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen; schliesslich
   c) von Belišce aus mit Benützung der den Projectanten eigenthümlich gehörenden, von Brcse bis Abad führenden Industriebahn zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Eszék-Našic-Batrinja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 ex 1888) bis Našic führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 6. Jänner, Z. 69.237 ex 1889, dem k. und k. Kämmerer Julius von Jellachich und dem Ingenieur Josef Siebenschein für eine von der Station Körös (Kreuz) der Linie Zákány-Zágráb (Agram)-Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, in der zukünftigen Station Sveti-Zabno (Kreuz-Belovárer Comitat) der projectirten Localbahn Barcs-Belovár-Gradec (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 ex 1888) einmündende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Almás-Füzitö—Esztergom. (Ablehnung der Subventionirung durch den Religions- und Studienfond.) Die Concessionswerber der projectirten Localbahn Almás-Füzitö—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 und 138 ex 1888 und Nr. 49 ex 1889) sind mit Hinweis auf die voraussichtliche Hebung der Rentabilität der im Comitate Esztergom (Gran) gelegenen und von der projectirten Bahn berührten Csolnoker und Mogyoróser Kohlenreviere, welche Eigenthum des Religions- und Studienfonds sind, beim Cultusministerium um Gewährung einer Subvention eingeschritten. In dem Gesuche wurde hervorgehoben, dass sich von dort bis zur westlichen Landesgrenze ein dichter Fabriksbetrieb hinziehe und die Csolnoker und Mogyoróser Kohle dort einen leichten und reichlichen Absatz fände, welcher nur durch die in die Linie Budapest—Bruck a. d. L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen einmündende projectirte Localbahn vermittelt werden kann. Hierüber fand sich Minister Graf Csáky veranlasst, in dieser Frage die Meinung der Achtzehner Commission, als Verwaltungsbehörde der genannten Fonds, einzuholen. Der mit der Controle über das Gebahren der genannten Commission betraute Landesausschuss hat aber dieses Ansuchen mit der Motivirung abgelehnt, dass die von den Projectanten zu Gunsten der Bahntrasse behauptete Interessensphäre nicht jener der Fundational-Verwaltung bezüglich ihrer dortigen Bergbaureviere entspreche. In Folge dieses ablehnenden Bescheides haben die Concessionswerber beschlossen, sowohl beim Cultus- als auch beim Handelsminister einen Recurs einzureichen, in welchem sie sich auf den Wortlaut des § 7 des G.-A. XXXI ex 1880 beziehen und zugleich auf Basis von Thatsachen, welche den Beweis liefern sollen, dass durch den Bau der Bahn dem Fonde eine höhere Rente gesichert erscheint, die Intervention des Handels- und Finanzministeriums, als den in ebendemselben Gesetze entscheidenden Instanzen, ansuchen.

Projectirte Eisenbahnverbindung zwischen der Eisenbahnstation und der Stadt Vukovár. (Financirung.) Eine Anzahl von Interessenten der im Comitate Syrmien gelegenen Stadt Vukovár, welche auch Station der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist, haben die Financirung einer von der Stadt, beziehungsweise vom Donau-Landungsplatze nach dem entfernt liegenden Bahnhofe Vukovár der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Dalja — Bosna-Bród beschlossen und gedenken, den Ausbau dieser entweder als Localbahn oder als normalspurige Dampfstrassenbahn herzustellenden Verbindung sofort nach Erhalt der Concession, und zwar womöglich noch in der ersten Hälfte dieses Jahres, fertig zu stellen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vermehrung des Locomotivparkes.) Mit Rücksicht auf den erhöhten Bedarf der kgl. Ungarischen Staatsbahnen soll bereits im Laufe dieses Jahres eine namhafte Erhöhung ihres Locomotivparkes stattfinden, dessen Beistellung zum Theile im Wege der öffentlichen Concurrenz erfolgen soll. Die Mittel hiezu würden ohne Erhöhung des normalmässigen Budgets im Sinne des G.-A. X ex 1889 jener Gewinnsumme entnommen werden, welche aus der Convertirung des Prioritäts-Anlehens der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und zum Zwecke der theilweisen Verminderung der Garantievorschussschuld der genannten Eisenbahn dem Staatsschatze zufliesst.

Ausland.

Württemberg. (Regelung der Bezüge des nicht etatsmässig angestellten technischen Hilfspersonals der Verkehrsanstalten.) Das kgl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat durch Verfügung vom 6. Jänner die Bezüge des nicht etatsmässig angestellten technischen Hilfspersonals der Verkehrsanstalten neu geregelt. Der bezüglichen Bestimmung entnehmen wir nach der „Z. d. V. D. E.-V." Folgendes:

1. Ordentliches Taggeld. Die Taggelder werden nach Massgabe der Vorbildung, der Prüfungszeugnisse, der Brauchbarkeit, sowie der Zeit der Verwendung im Württembergischen Staatsdienst nach nachstehenden Sätzen bemessen: Es erhalten:
   a) Regierungsbaumeister und Regierungs-Maschinenbaumeister Taggelder in 5 Abstufungen von 6 Mk., 6.50 Mk., 7 Mk., 7.50 Mk. und 8 Mk. nach der Zeit der Verwendung im württembergischen Staatsdienst seit Erstehung der zweiten Staatsprüfung. Bei besonders tüchtigen Leistungen und längerer Dienstzeit kann ausnahmsweise durch das Ministerium ein Taggeld von 9 Mk. bewilligt werden. Inwieweit bei Berechnung der Dienstzeit auch eine nicht im württembergischen Staatsdienst zugebrachte Beschäftigung berücksichtigt werden soll, wird im Einzelfall bestimmt.
   b) Regierungsbauführer und Regierungs-Maschinenbauführer, welchen im Dienst der Verkehrsanstalten zu ihrer praktischen Vorbereitung auf die zweite Staatsprüfung Gelegenheit gegeben ist, Taggelder von 4.50 Mk. und nach $1^1/_2$jähriger Praxis, oder wenn ihnen eine bedeutendere Geschäftsaufgabe selbstständig übertragen ist, solche von 5 Mk. und 5.50 Mk.
   c) Werkmeister, welche die Werkmeisterprüfung, und Geometer, welche die Feldmesserprüfung erstanden haben, sowie Maschinentechniker, welche nach mindestens dreijähriger praktischer Beschäftigung entweder die Diplomprüfung für Maschinentechniker an der Stuttgarter Baugewerkschule oder eine dieser Prüfung gleich zu achtende Prüfung abgelegt haben, Taggelder in 4 Abstufungen von 5 Mk., 5.50 Mk., 6 Mk. und 6.50 Mk.

d) Für Bau-, Maschinenbau- und Geometerpraktikanten, welche vor Ablegung einer Prüfung behufs der praktischen Vorbereitung auf diese bei einer Dienststelle der Verkehrsanstalten zugelassen sind, können Taggelder von 2.60 Mk. bis 4 Mk. bewilligt werden.
e) Diejenigen nicht geprüften Bautechniker (Bauführer), welche seit längerer Zeit bei den Verkehrsanstalten beschäftigt sind, erhalten Taggelder von 4.60 Mk., 5 Mk., 5.50 Mk. und 6 M.
f) Bau-, Maschinenbau-, Geometer- und technische Bureaugehilfen ohne wissenschaftliche Fachbildung, welche keine Prüfung erstanden haben, erhalten Taggelder in 5 Classen von 3 Mk., 3.20 Mk., 3.40 Mk., 3.80 Mk. und 4.20. Mk.
g) Bauschreiber und sonstige nicht technische Bureaugehilfen erhalten Taggelder in 5 Classen von 2.60 Mk., 3 Mk., 3.40 Mk., 3.80 Mk. und 4 Mk.

2. Taggeldzulagen. Solche können gewährt werden bei Verwendung an einem Wohnsitz mit besonders theuerem Lebensunterhalt in Beträgen von 0·25—0·50 Mk., für die selbstständige Aufsicht bei einer bedeutenderen Geschäftsaufgabe, bei einem Arbeitsloos, bei grösseren Hochbauten, Stationserweiterungen täglich 1 Mk. Ferner werden Zulagen gewährt, wenn die grössere Ausdehnung der Baustrecke oder andere besondere Verhältnisse es rechtfertigen, sowie für Nachtarbeiten.
3. Diäten und Reisekosten. Bei dienstlichen Verrichtungen ausserhalb des gewöhnlichen Wohnsitzes betragen die Diäten für Regierungsbaumeister und Regierungs-Maschinenbaumeister 4 Mk., für das übrige Hilfspersonal 2.50 Mk., für jede auswärts zugebrachte Nacht wird ausserdem eine besondere Entschädigung für Regierungsbaumeister und Regierungs-Maschinenbaumeister von 3 Mk., für das übrige Hilfspersonal von 2 Mk. bewilligt.

Soweit bei dienstlichen Reisen die Eisenbahn benutzt werden kann, werden Freischeine ausgestellt. Bei Benutzung eines Postwagens oder von Pferde-, beziehungsweise Strassenbahnen wird das tarifmässige Fahrgeld vergütet. Ist die Benutzung der Eisenbahnen, Pferde-, beziehungsweise Strassenbahnen oder Postwagen nicht möglich, so werden als Pauschentschädigung für sämmtliche Kosten 0·30 Mk. für jedes zurückgelegte Kilometer vergütet.

Russland. (Jahresbericht über das Eisenbahnwesen pro 1887.) Nach den vor Kurzem veröffentlichten Daten über das Ergebniss der Betriebsresultate der russischen Eisenbahnen pro 1887, ist dieses Jahr für die russischen Eisenbahnen ein so günstiges gewesen, wie keines der fünf vorhergegangenen Jahre. Neben einer verhältnissmässig geringfügigen Zunahme der Passagierfrequenz machte sich eine bedeutende Steigerung des Fracht- und Eilgüterverkehres bemerkbar, was auch bewirkte, dass die Eisenbahnen im Jahre 1887 über $27^1/_2$ Millionen Rubel mehr vereinnahmten als im Jahre 1886. Die Gesammteinnahme im Jahre 1887 bezifferte sich auf 249,716.287 Rubel und übersteigt die des Vorjahres um 27,628.806 Rubel. Die Bruttoeinnahme aller Bahnen ergibt pro 1887 einen mittleren Werstertrag von 10·078 Rubel, während er im Jahre 1886 9147 Rubel betragen hat. Die Gesammtlänge der Bahnen, von denen gegenwärtig 10 von der Regierung und die übrigen 52 von Privatgesellschaften verwaltet werden, betrug zum 1. Jänner 1887 24.508 Werst. Im Laufe des Berichtsjahres wurden dem Verkehre übergeben die 107 Werst lange Eisenbahn Brest-Cholm, die 62 Werst lange Szedlez-Malkin Eisenbahn, die 127 Werst lange Section der Noworossisk-Bahn, von der Station Tichorczk bis zur Station Jekaterinodar, die 261 Werst betragende Section von der Station Homel der Eisenbahn Liban-Romny bis zur Station Brjansk der Eisenbahn Orel-Witebsk, die 151 Werst lange Section der Romny-Krementschug-Bahn, die 40 Werst lange Tkwibul-Bahn, von der Station Kutnis bis zur Station Tkwibul und die 20 Werst betragende Zweigbahn der Eisenbahn Iwangorod-Dombrowo von der Station Strshemeshize bis zu den Stationen Szosnowize und Graniza. Zum Schluss des Jahres 1887 betrug das Bahnnetz 25.276 Werst. Was die Frequenz der russischen Bahnen im Jahre 1887 betrifft, so gelangten zur Beförderung 34,757.923 Passagiere, 427.240 mehr als im Vorjahre, 2,426.850 Militärpersonen, 83.779 weniger als im Vorjahre, 9,858.725 Pud Eilgüter, 1,061.246 Pud mehr als im Vorjahre und 3.006,589.907 Pud ordinäre Frachtgüter, 458,094.666 mehr als im Jahre 1886. Zu dieser unmittelbar von den Absendern auf den Aufgabsstationen im Jahre 1887 entgegengenommenen Gütermenge kommen dann noch die von den russischen Bahnen im directen Verkehre von ausländischen Bahnen und Dampfschiffahrts-Gesellschaften übernommenen 41,814.724 Pud ordinäre Frachtgüter hinzu, während im Jahre 1886 an Frachtgütern dieser Art im directen Auslandsverkehr 43,198.397 Pud übernommen worden waren. Mithin hat dieser Zweig des Frachtgüterverkehres im Berichtsjahre einen Rückgang von 1,303.673 Pud erfahren. Die finnländischen Staatsbahnen, deren Netz 1419 Werst beträgt, erzielten im Jahre 1887 eine Gesammteinnahme von 2,534.579 Rubel. Die finnländischen Privatbahnen erzielten bei einem Bahnnetz von 31 Werst eine Gesammteinnahme von 24.939 Rubel. Im Jahre 1888 wurden auch mehrere neuerbaute Bahnstrecken dem Verkehre übergeben. Ein ganz besonderes Interesse erregen darunter zwei Linien, die der transkaspischen Bahn und die Bahnstrecke Samaraufer als Bindeglied für die im Project der Verwirklichung näher gehende grosse sibirische Eisenbahn.

Japan. (Neue Eisenbahnbauten in Japan.) Wie das Handelsmuseum berichtet, macht der Eisenbahnbau in Japan erfreuliche Fortschritte. In letzter Zeit hat sich eine neue Eisenbahngesellschaft mit einem Capitale von 18 Millionen Mark gebildet zum Zwecke, von Tomaschimia im Bitschubezirke nach Joneka im Hokibezirke eine Eisenbahn zu bauen; eine andere Gesellschaft hingegen beabsichtigt, mit einem Capitale von vier Millionen Mark Kioto mit der 27 Meilen entfernten Stadt Lara, zu verbinden. Die Regierung hat dazu bereits ihre Bewilligung ertheilt und der Bau soll noch im Laufe dieses Monates in Angriff genommen werden. Schliesslich will die Hokkaido-Tanko Eisenbahngesellschaft eine Eisenbahn von der Kohlenmine zum 25 Meilen entfernten Hafen Huschairo führen, da in Osamugum in der Provinz Hokkaido bedeutende Lager ausgezeichneter Kohle gefunden wurden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 24. Jänner bei der Firma:

„K. k. priv. galizische Carl Ludwig-Bahn“

eingetragen, dass diese Actiengesellschaft sich nunmehr auf die in der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 28. October 1889 beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit h. Erlasse vom 1. Jänner 1890, Z. 23.235, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, denen zufolge die Firma dieser Actiengesellschaft nunmehr in der Weise collectiv gezeichnet wird, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „K. k. priv. galizische Carl Ludwig-Bahn“ die Unterschriften von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und dem General-Director, oder endlich von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und einem mit der Procura betrauten Oberbeamten der Gesellschaft beigesetzt werden. Die Procuristen haben mit dem Beisatze „p. p.“ zu unterzeichnen.

Oesterr. Nordwestbahn. (Wiedereröffnung der Eisenbahn-Telegraphenstation Obora.) Das k. k. Handelsministerium hat die Wiedereröffnung der Eisenbahn-Telegraphenstation Obora an der Oesterr. Nordwestbahn für den allgemeinen Telegraphenverkehr mit beschränktem Tagesdienste bewilligt. [22. Jänner, Z. 2015.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des V. Stückes.) Das am 28. Jänner herausgegebene V. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 910: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 21. Jänner, Z. 568, betreffend die directe Einfuhr von Schlachtthieren aus Ungarn und Galizien nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 911: Erlass der k. k. Statthalterei für Dalmatien an sämmtliche k. k. Bezirkshauptmannschaften vom 10. Jänner 1890, Z. 25.621, betreffend Vorkehrungen zur Verhinderung der Einschleppung der Maul- und Klauenseuche aus Italien nach Dalmatien.

Nr. 912: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 19. Jänner 1890, Z. 570, betreffend Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 913: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 19. Jänner 1890, Z. 731, betreffend die Aufhebung einer Massnahme gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 914: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 21. Jänner 1890, Z. 654, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband.

Tarifsätze für Eilgut Wien-Paris.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1890 treten für die Beförderung von gewöhnlichem Eilgut zwischen Wien (Westbahnhof) einerseits und Paris-Douane und Paris-Reuilly andererseits nachstehende Tarifsätze in Kraft, und zwar:

Wien (Westbahnhof) nach oder von	für Sendungen bis 5 kg	über 5—10 kg	10—20 kg	20—30 kg	30—40 kg	40 kg (je 10 kg voll gerechnet)
	Francs Gold pro Sendung					Francs Gold pro 1000 kg
Paris-Douane	5·90	6·90	8·85	13·25	17 65	441·45
Paris-Reuilly	5·90	6·90	8 85	13·25	17·65	441 05

Die reglementarische Lieferfrist beträgt 6 Tage, den Tag der Auf- bezw. Abgabe in Paris nicht eingerechnet.

Wien, am 29. Jänner 1890. [87]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr.

Nachtrag VI zum Tarife.

Zum Tarife für den vorstehend genannten Güterverkehr vom 1. October 1886 gelangt mit dem 15. Februar 1890 der Nachtrag VI zur Einführung, aus dessen Inhalt folgende Theile besonders hervorgehoben werden:

a) Neue Vorbemerkungen;

b) anderweitige Bestimmungen bezüglich der Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide etc. (Ausnahmetarif 14 a) im Verkehre mit Wien (K. E. B.), Wien (K. F. J. B.), Ebenfurth und Leobersdorf;

c) anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 (Oele, Fette etc.) für Amstetten, Linz, Neulengbach, St. Pölten, St. Valentin und Wels (k. k. Oesterr. Staatsbahnen);

d) Frachtsätze des Ausnahmetarifes 14 a (Getreide etc.) hinsichtlich der Stationen Kleinmünchen, Kaschitz und Podersam (k. k. Oesterr. Staatsbahnen);

e) Erweiterung des Artikelverzeichnisses zum Ausnahmetarif 26 (Kupfer etc.) und Einbeziehung der Station Triestinghof in denselben;

f) Einführung des Ausnahmetarifes 47 für die Beförderung von Blei, rohes;

g) die Bestimmungen auf Seite 13 des vorwürfigen Tarifnachtrages (Pos. XIII) haben für den Verkehr mit österr.-ungarischen Stationen keine Geltung. — Siehe diesbezüglich die Bestimmung auf Seite 2 unter I, 1 a.

Wien, am 29. Jänner 1890. [88]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr.

Nachtrag I zum Anhange des Tarifes.

Ab 1. Februar 1890 erhalten durch Nachtrag I zum Anhange des Tarifes vom 1. Jänner 1888 die Frachtsätze, welche dermalen von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn für Reichenberg (Sächsische Staatsbahn) angewendet werden, auch für Sendungen nach Reichenberg (Südnorddeutsche Verbindungsbahn) Geltung.

Wien, am 30. Jänner 1890. [89]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Nachtrag VII zum allgemeinen Tarife.

Am 1. Jänner 1890 ist der Nachtrag VII zum allgemeinen Tarife in Kraft getreten.

Derselbe enthält ermässigte Kartirungssätze für verschiedene Artikel, ferner die Declassification mehrerer Artikel.

Wien, am 31. Jänner 1890. [90]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Schlaf- und Restaurationswagen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vorläufig auf einzelnen Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Schlaf- und Restaurationswagen in Verkehr gesetzt werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 104 ex 1889). Schlafwagen werden vorläufig nur zwischen Budapest und Wien mit den Personenzügen Nr. 8 und 7, zwischen Budapest und Tövis mit den Eilzügen Nr. 310 und 309, ferner zwischen Budapest-Dombovár-Zákány-Zágráb (Agram) und in umgekehrter Richtung bei den Personenzügen Nr. 5402/101/2, respective Nr. 1/102/5401, verkehren. Restaurationswagen werden sich, ebenfalls nur vorläufig, bei den Eilzügen Nr. 506 und 505 zwischen Budapest-Zimony-Belgrad und vice versa, ferner bei den Zügen Nr. 310 und 309 zwischen Kocsárd und Brassó (Kronstadt) befinden. Die Schlafwagen können vorläufig nur von den Passagieren I. Classe in Anspruch genommen werden, und zwar nur in einer dem vorhandenen Raume entsprechenden Zahl. Für die Benützung des Schafwagens ist in jeder Reiserichtung und ohne Unterschied der Streckenlänge eine Zuschlagsgebühr von 4 fl. zu entrichten, wozu das Billet beim Conducteur des Schlafwagens gelöst werden kann. Ein solches Zuschlagsbillet berechtigt zur Benützung eines Bettes; es ist jedoch, mit Ausnahme der Relation Budapest-Zágráb, gestattet, zu einer Karte I. Classe zwei Zuschlagsbillets zu lösen, in welchem Falle der betreffende Passagier ausschliesslich für seine Person ein ganzes sogenanntes Halbcoupé benützen kann. Die Restaurationswagen können von Passagieren I. und II. Classe für die Dauer der von ihnen einzunehmenden Mahlzeit besucht und in denselben per Couvert oder à la carte gespeist werden. Der durch die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen genehmigte Speisetarif ist in jedem dieser Wagen aufgelegt. Die Billets für die Schlafwagen können gegen eine Einschreibegebühr von 50 kr. auch im vorhinein im Budapester Fahrkarten-Stadtbureau (Hotel Hungaria) und in Wien bei der Agentur der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (Kärnthnerring 15) bestellt werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
444	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Thonerde, gewöhnliche	Gr.-Opatowitz	Wien K.F.N.B. Floridsdorf Schönbrunn	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen nach den betreffenden Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen. Routenvorschreibungen auf den Frachtbriefen sind nicht zulässig	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 46·0 46·0 42·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Steine der Classe B	Gr.-Opatowitz	Wien K.F.N.B. Brünn K.F.N.B.					74·5 38·8				
			Hohlglaswaaren der Classe B	Gewitsch-Jaromeritsch	Wien K.F.N.B. Brünn K.F.N.B.					79·5 36·1				
			Getreide, Mehl, Mahlproducte und Malz des Specialtarifes 1 (Pos. 203, 353, 356 der Waarenclassification des Tarifes Theil I)	Mähr.-Trübau	Wien					84·0				
				Gr.-Opatowitz	Brünn K.F.N.B.					46·2				
				Gewitsch-Jaromeritsch	Brünn K.F.N.B.					47·2				
				Mähr.-Trübau	Brünn St.E.G.					46·2				
			Baumwollwaaren und Leinenwaaren (Pos. 33, 339 der Waarenclassification des Tarifes Theil I). Bei Aufgabe: a) in jedem Gewichte, b) von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Mähr.-Trübau	Wien					a) 120·3 b) 103·6				
					Brünn St.E.G.					a) 52·3 b) 48·6				
			Güter der Stückgutclasse I und II	Mähr.-Trübau	Wien					I. Cl. 156·9 II. Cl. 120·3				
					Brünn St.E.G. oder vice versa					I. Cl. 67·9 II. Cl. 52·3				
			Güter aller Art in jedem Gewichte	Mähr.-Trübau	Zwittau oder vice versa					15·0				
			Thonerde, gewöhnliche, Sand, Chamottesteine, Glasscherben	Triebitz trans.	Gewitsch-Jaromeritsch	Einhaltung der für Classe C giltigen tarifmässigen Bestimmungen			kr. 21·6	14·7	kr. 6·9			
					Prossnitz trans. oder vice versa				29·6	21·8	7·8			
			Hohlglaswaaren, unverpackt oder in Stroh verpackt	Gewitsch-Jaromeritsch	Prossnitz trans.	Bei Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			29·4	24·0	5·4			
					Olmütz-Hodolein trans.				—	32·0	—			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzglaswaaren in Kisten verpackt	Gewitsch-Jaromeritsch	Prossnitz trans.	In jedem Gewichte, bei Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	37·9	24·0	13·9	Im Kartirungswege		
					Olmütz-Hodolein trans.				—	32·0	—			
			Soda, Pottasche	Triebitz trans.	Gewitsch-Jaromeritsch	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			25·4	21·0	4·4			
			Holz des Specialtarifes 2	Ptin	Prossnitz loco	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			12·1	7·0	5·1			
					Prossnitz trans.				13·2	7·0	6·2			
					Triebitz trans.				32·0	23·4	8·6			
				Konitz	Prossnitz loco				18·0	10·0	8·0			
					Prossnitz trans.				19·1	10·0	9·1			
					Triebitz trans.				28·5	20·2	8·3			
				Dzbell	Prossnitz loco				20·5	13·0	7·5			
					Prossnitz trans.				21·2	13·6	7·6			
					Triebitz trans.				26·9	18·8	8·1			
				Türnau	Prossnitz loco				26·9	18·8	8·1			
					Prossnitz trans.				27·2	19·1	8·1			
					Triebitz trans.				21·5	13·9	7·6			
				Kornitz	Prossnitz loco				25·0	17·1	7·9			
					Prossnitz trans.				25·6	17·6	8·0			
					Triebitz trans.				22·4	14·7	7·7			
				Gewitsch-Jaromeritsch	Prossnitz trans.				27·6	20·8	6·8			
					Triebitz trans.				24·4	17·6	6·8			
				Gr.-Opatowitz	Prossnitz trans.				29·2	20·8	8·4			
					Triebitz trans.				25·6	17·6	8·0			
				Mähr.-Trübau	Prossnitz loco				30·1	21·7	8·4			
					Prossnitz trans.				30·8	22·3	8·5			
					Triebitz trans.				15·3	10·1	5·2			
				Kunzendorf	Prossnitz loco				31·7	23·1	8·6			
					Prossnitz trans.				32·4	23·7	8·7			
					Triebitz trans.				12·6	8·6	4·0			
				Blosdorf	Prossnitz loco				33·3	24·6	8·7			
					Prossnitz trans.				34·0	25·2	8·8			
					Triebitz trans.				9·9	7·2	2·7			
			Salz, Schiefer und Dungmittel	Konitz	Prossnitz loco und trans.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			19·1 bezw. 18·0	10·0	9·1 bezw. 8·0			
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
445	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Regie- und Materialgegenstände, wenn selbe für die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen bestimmt sind und für deren Rechnung expedirt werden, als: I. Gewöhnliche Eilgüter im Allgemeinen	a) Nach und von Oswiecim, Saybusch-Zablocie, Sternberg und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken) b) Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn)	b) Saybusch-Zablocie	Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen; Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeber und Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr	— b) Verschieden	a) 1·03 kr. pro 100 kg u. 1 km + 5 kr. Mgb. pro 100 kg b) 335·7 kr.	— b) Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Tarifbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			II. Drucksorten u. kleinere Utensilien als Eilgut	a) Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa b) Wien Nordbahnhof bezw. vice versa c) Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	a) Saybusch-Zablocie b) Oswiecim c) Sternberg				a) Verschieden b) 568·4 c) 363·6 kr.	a) 199·0 b) 221·0 c) 147·0 kr.	a) Verschieden b) 347·4 c) 216·0 kr.			
			III. Frachtgüter der Classen I und II im Allgemeinen, sowie Bureau-Einrichtungsgegenstände (Möbel) als Frachtgut	a) Nach und von Oswiecim, Saybusch-Zablocie, Sternberg und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken) b) Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	b) Saybusch-Zablocie				— b) Verschieden	a) 0·41 kr. pro 100 kg u. 1 km + 5 kr. Mgb. pro 100 kg b) 134·9 kr.	— b) Verschieden			
			IV. Speciell für Bureau-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut	a) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa b) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa c) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa d) Olmütz trans. (für Sendungen von Prag) bezw. vice versa	a) Sternberg b) Prossnitz c) Olmütz d) Oswiecim				Verschieden	a) 96·4 b) 94·4 c) 90·7 d) 81·7 kr.	Verschieden			
			V. Eisenbahnschienen, Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel, Wechsel u. Drehscheiben, wenn selbe zerlegt sind, eiserne Brückenbestandtheile bis 6·3 m Länge, Waggonräder, Waggonbestandtheile, Werkzeug- und andere Maschinen, Werkzeug-Apparate und sonstigen derlei Requisiten als Frachtgut 1. bei Aufgabe v., resp. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbr. und Wagen	a) Nach und von Oswiecim, Saybusch-Zablocie, Sternberg und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken) b) Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn)	b) Saybusch-Zablocie				— b) Verschieden	a) 0·26 kr. pro 100 kg u. 1 km + 4 kr. Mgb. pro 100 kg b) 87·0 kr.	— b) Verschieden			
			2. bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn)	Saybusch-Zablocie				Verschieden	55·1 kr.	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Regie- und Materialgegenstände, wenn selbe für die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen bestimmt sind und für deren Rechnung expedirt werden, als: VI. Reserve-Bestandtheile zu Eisenbahnwagen, Locomotiven und Tendern, Wasserstations-Einrichtungen, dann Inventar-Gegenstände (excl. Bureau-Einrichtungs-Gegenstände) und Betriebsmateriale (excl. Kohle) für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, als Frachtgut			Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen; Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeber und Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr				Im Kartirungswege		Diese Tarifbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			1. bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	a) Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Saybusch-Zablocie				Verschieden	a) 87·0	Verschieden			
				b) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Sternberg					b) 62·0				
				c) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Prossnitz					c) 60·7				
				d) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Olmütz					d) 58·3				
				e) Olmütz trans. (für Sendungen von Prag) bezw. vice versa	Oswiecim					e) 52·6 kr.				
			2. bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	a) Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Saybusch-Zablocie				Verschieden	a) 55·1	Verschieden			
				b) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Sternberg					b) 48·5				
				c) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Prossnitz					c) 48·2				
				d) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Olmütz					d) 47·8				
				e) Olmütz trans. (für Sendungen von Prag) bezw. vice versa	Oswiecim					e) 46·7 kr.				
			VII. Chlorzinklauge (Chlorzinklösung) in Fässern als Frachtgut											
			1. bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Olmütz transito (für Sendungen von Prag)	Saybusch-Zablocie				73·3 kr.	55·5 kr.	17·8 kr.			
			2. bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen						73·3 kr.	35·7 kr.	37·6 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Regie- und Materialgegenstände, wenn selbe für die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen bestimmt sind und für deren Rechnung expedirt werden, als:			Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen; Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeber und Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr				Im Kartirungswege		Diese Tarifbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			VIII. Brückenmaterialien, Gerüsthölzer und Werkzeuge mit der Bestimmung zur Herstellung und Vervollständigung der Brücken auf den westlichen Staatsbahnlinien als Frachtgut, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Mährisch-Ostrau	Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) transito				Verschieden	60·7 kr.	Verschieden			
			IX. Die bei den Brückenherstellungen und Vervollständigungsarbeiten ad VIII. verwendeten und rückkehrenden Gerüsthölzer bis 6·3 m Länge, und Werkzeuge als Frachtgut in jeder Menge	Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) transito	Mährisch-Ostrau				Verschieden	74·2 kr.	Verschieden			
			X. Eisenbahnwagen (Personen- und Güterwagen), Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern rollend, als Frachtgut, bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht	a) Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Saybusch-Zablocie				a) Verschieden	a) 55·1	a) Verschieden			
				b) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Sternberg				b) 60·4	b) 48·5	b) 11·9			
				c) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Prossnitz				c) 59·1	c) 48·2	c) 10·9			
				d) Wien-Donauuferbahnhof (Nordbahn) bezw. vice versa	Olmütz				d) 56·7	d) 47·8	d) 8·9			
				e) Olmütz trans. (für Sendungen von Prag) bezw. vice versa	Oswiecim				e) 51·0 kr.	e) 46·7 kr.	e) 4·3 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Regie- und Materialgegenstände, wenn selbe für die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen bestimmt sind und für deren Rechnung expedirt werden, als: XI. Eisenbahnbetriebsmittel, bereits im Verkehre gestandene (alte) a) Locomotiven	Wien Donauuferbahnhof (N.B.) bezw. vice versa	Saybusch-Zablocie Sternberg Olmütz	Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen; Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeber und Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr		pr. Stück in Mark 168·96 107·04 100·32		Im Kartirungswege		Diese Tarifbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			b) Tender		Saybusch-Zablocie Sternberg Olmütz					63·36 40·14 37·62				
			c) Personenwagen		Saybusch-Zablocie Sternberg Olmütz					42·24 26·76 25·08				
			d) Güterwagen		Saybusch-Zablocie Sternberg Olmütz					21·12 13·38 12·54				
446	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Eisenerze, rohe	Eisenerz	Trzynietz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen; Verladung der Sendungen in leer retourgehende Nordbahn-Kohlenwagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	76·18 kr.		Im Kartirungswege		
447	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Bier in Fässern oder in Flaschen, letzteres in Kisten verpackt, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Saybusch-Zablocie	Bielitz loco	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	11·6 kr.	7·5 kr.	4·1 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Leer retourgehende Bierfässer, und Bierflaschen, letztere in Kisten verpackt, bei Aufgabe in jeder Menge	Bielitz loco	Saybusch-Zablocie				Verschieden	11·4 kr.	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
448	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Troppau K.F.N.B. Zauchtel	M.-Ostrau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Effectuirung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane; Bestimmung der Sendungen zur Verwendung beim Baue der in M.-Ostrau in Errichtung begriffenen Fettwaaren-Fabrik und Mineralöl-Raffinerie	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	kr. 7·4 7·6	kr. 4·5 4·6	kr. 2·9 3·0	Im Kartirungswege		
			2. Bruchsteine	Freiheitau					5·2	2·6	2·6			
			3. Kalk, gebrannt	Standing					5·7	3·0	2·7			
449	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Eisen- und Maschinentheile der Classen A und B der Oesterr.-Ungar. Waaren-Classification, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Olmütz transito	M.-Ostrau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen beim Baue und der ersten Einrichtung der in M.-Ostrau in der Anlage begriffenen Fettwaaren-Fabrik und Mineralöl-Raffinerie	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	kr. 33·8	kr. 27·8	kr. 6·0	Im Rückvergütungswege	Auf die bauführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, wovon die letzteren von Seite des Stations-Vorstandes in M.-Ostrau die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen bei dem bezeichneten Baue verwendet wurden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. Maschinen, bei Auflieferung in jeder Menge						67·1	39·3	27·8			
450	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Frachtgüter der Classe I des Reformtarifes	Graz loco und transit und vice versa	Preding-Wieselsdorf	Diese Begünstigung erstreckt sich nur auf Güter, welche die Stainzer Zündwaarenfabrik zu ihrem Betriebe benöthigt, resp. auf Fabrikate, welche sie versendet. Die Zündwaarenfabrik muss auf die Verfrachtung per Achse zwischen Stainz und Lebring vollständig verzichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	25·4	17·0	8·4	Im Rückvergütungswege	Bei der Versendung der Stainzer Fabrikate gegen Vorlage der auf die Stainzer Fabrik als Versenderin lautenden Aufgabs-Recepisse, dagegen bei Bezügen gegen Vorlage der auf die Fabrik als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
									Kreuzer incl. Mgb., bezw. excl. normaler Ueberfuhrsgebühr in Graz bei Graz transitirenden Sendungen					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
451	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Leder, verpackt b) Leder, unverpackt	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. Trebitsch St.E.G. Startsch-Trebitsch oder vice versa	Budapest St.E.G., -Donauuferbahn, -Josefstadt, Südbahnhof, -Kelenföld, -Lipótváros und -Palota	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	Verschieden	kr. ad a) / b) 108 / 83 197 / 151 211 / 164 206 / 159		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	In der Zeit vom 1 März 1890 bis 30. November 1890 muss ausschliesslich per Bahn wenigstens ein dreimal so grosses Quantum verfrachtet werden, als in den Monaten Jänner, Februar und December 1890
452	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Reps	Martfu, Tisza-Földvár, Homok, Kun-Szt. Márton, Töke und Szentes	Wien St.E.G., Simmering und Schwechat-Kledering	500 Wagen | 200 Wagen Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	kr. 500 Wagen: 89 200 Wagen: 91		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	In die bedungenen Minimalquantitäten werden auch die von den nebengenannten Aufgabsstationen nach Budapest u. Györ (Raab) verfrachtet. Sendungen eingerechnet
453	Oe.U.St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Reps	Martfu, Tisza-Földvár, Homok, Kun-Szt. Márton, Töke und Szentes	Wien St.E.G., Simmering und Schwechat-Kledering	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung d. einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	93 kr.		Im Kartirungswege		
454	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk	Brünn Schimitz	Okřisko Trebitsch Okřisko Trebitsch	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 26·4 23·5 26·4 23·5	kr. 22·4 20·5 23·0 21·1	kr. 4·0 3·0 3·4 2·4	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
455	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Roheisen	Marchegg transit	Adamsthal (für Sendungen von Anina)	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	35·9 kr.	26·6 kr.	9·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
456	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatsbahnen	Cellulose	Brassó	Wien St.E.G.	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	166·0 kr.	118·0 kr.	48·0 kr.	Im Kartirungswege		
457	Oe.U.St.E.G.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 11 ex 1890, sub Post 393, publicirte ermässigte Refactiefrachtsatz für raffinirtes Petroleum von Wien St.E.G. nach Studenetz von 48·0 kr. pro 100 kg gelangt unter denselben Bedingungen und Modalitäten auch für Transporte des gleichen Artikels ab Wien K.F.N.B. nach Studenetz zur Anwendung											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
458	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Fette Schweine	Eszek-Unterstadt	Wien St.E.G. und Matzleinsdorf		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife		*)		Im Kartirungswege		

*) Pro Wagen bis 28·6 m² Ladefläche, incl. Manip.-Gebühr und Transportsteuer, ohne Trommel = fl. 108·61. Bei Verwendung von Wagen mit grösserer Ladefläche als 28·6 m², für jeden m² Gesammt-Ladefläche = 380 kr. für die Benützung der Trommel = fl. 4·10.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
459	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Fette Schweine	Fünfkirchen	a) Wien St.E.G. und Matzleinsdorf b) Wien St. Marx		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife		*)		Im Kartirungswege		

Pro Wagen bis 28·6 m² Ladefläche, incl. Manip. Gebühr und Transportsteuer = ad a) fl. 84·09, und ad b) fl. 91·24. Bei Verwendung von Wagen mit grösserer Ladefläche als 28·6 m², für jeden m² Gesammt-Ladefläche = ad a) 294·0 kr und ad b) 320·4 kr für die Benützung der Trommel = ad a und b) fl. 1·79

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
460	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Mannersdorf	70 Waggons Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Kartirungs-Frachtsätze laut Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 1 ex 1890, Post 38	kr. 20·2	kr. 19·0	kr. 1·2	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Fischamend				21·0	19·8	1·2			
				Neubau-Kreuzstetten	Mannersdorf				18·4	17·2	1·2			
					Fischamend				19·2	18·0	1·2			
461	Eisenbahn Wien-Aspang	Wiener Verbindungsbahn	Getreide, Malz u. Kohle, mineralische	Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., S.B. transit via Wiener Verbindungsbahn	Wien E.W.A. loco	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Transporte müssen via Wien K.F.N.B., Wien Oe.N.W.B., Wien St.E.G oder Wien S.B. einlangen und via Wiener Verbindungsbahn nach Wien E.W.A. instradirt werden	Bis Ende December 1890	Localtarif der Wiener Verbindungsbahn	5·0 kr.	3·0 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
462	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schuppen aus Paraffin oder Erdwachs, in Fässern, Kisten oder Säcken verpackt	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Krakau	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Galizien–Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz—Dresden-Elbkai und Aussig-Landungsplatz vom 1. März 1886		Mark 1·71*)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag	Krakau					1·66*)				
				Dresden-Elbkai	Krakau					2·18				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
463	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Thonerde bei Aufgabe als Frachtgut	Michelob	Kosten	Frachtzahlung für mindestens die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen in die, bezw. von den Eisenbahnwagen ist innerhalb der tarifmässigen Frist parteiseits zu besorgen. Die Instradirung hat via Saaz-Obernitz zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	25·5	19·4	6·1	Im Kartirungswege		
464	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Margitfalu	Sandhübel	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes II der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1890	Localtarife	Besteht kein directer Satz	74·1		Im Kartirungswege		Bildet hinsichtlich der Kaschau-Oderberger Eisenbahn keine Ermässigung
465	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Natrium-Bisulfat	Pozsony (Presburg)	Hruschau	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1890	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	51·6		Im Kartirungswege		
					Petrowitz					53·7				

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatt Nr. 11 ex 1890, sub Post 405, muss es in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen", Zeile 5, anstatt „1000 kg" richtig **10000 kg** heissen.

Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. In der Publication, Verordnungs-Blatt vom 23. Jänner 1890, Nr. 9, fortlauf. Nr. 361, soll es in der vorletzten Rubrik anstatt „vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1890" richtig lauten: **„vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1891."**

Druckfehler-Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Im Verordnungs-Blatte Nr. 152 ex 1889 muss es sub Post 3551 in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz" für die Transportstrecke Hatna-Stanislau transit statt „4·96" richtig **„24·96 kr."** heissen.

Offert-Ausschreibung.

Wegen Vergebung des Bauarbeiten der auf Grund der Concession des hohen k. k. Handelsministeriums vom 19. Juli 1887, Nr. 25.287, herzustellenden 1 Magazin (Nr. 26) und 1 Güterschuppen (Hangar Nr. 25), dann sämmtlicher die Umlegung des Martesincanals am neuen Hafen von Triest betreffenden Bauarbeiten wird eine öffentliche Offertverhandlung ausgeschrieben.

Die Herstellungskosten betragen nach dem Kostenvoranschlage

fl. 1,678.903·74 für das Magazin Nr. 26,
„ 206.377·73 „ den Hangar Nr. 25,
„ 44.323·48 „ die Umlegungsarbeiten.

Die technischen Elaborate liegen bei der Bauabtheilung des technischen Bureaus der Lagerhäuser (Via Carradori Nr. 5, III. Stock) zur Einsicht auf; daselbst werden auch die allgemeinen und besonderen Bedingnisshefte, sowie die Offertformularien auf Verlangen ausgefolgt und weitere Aufschlüsse ertheilt.

Die Bewerber haben zwei abgesonderte nach den vorgeschriebenen Formularien verfasste Angebote zu stellen, und zwar das eine über die Gesammtarbeiten, Lieferungen für die zwei Gebäude, das zweite über die Bauarbeiten, und sonstiges betreff der Umlegung des Martesincanals.

Die Angebote sollen einen percentuellen Nachlass ausdrücken, welcher auf alle in den dem technischen Elaborate beigegebenen Tarifen, beziehungsweise Kostenvoranschläge, enthaltenen Einheitspreise gleichmässig anzuwenden ist.

Die Angebote müssen mit einer Empfangsbestätigung der Lagerhauscassa über den erfolgten Erlag eines Vadiums in der Höhe von fl. 98.000 begleitet sein und sind spätestens bis am Mittage des 8. März l. J. bei der Lagerhausverwaltung versiegelt einzureichen.

Später einlaufende Offerte werden zurückgewiesen.

Die Lagerhaus-Direction behält sich das Recht der Entscheidung bis am 18. März l. J. ohne jede Verbindlichkeit vor.

Triest, den 25. Jänner 1890.

Für die Direction der Lagerhäuser der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest:

Der Präsident
Ventura m. p.

(120) (Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 14. **Wien, 4. Februar 1890** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen mehrerer österreichischer Eisenbahnen vom 19. Jänner 1890, Z. 51.341 ex 1889, betreffend die veterinär-polizeiliche Behandlung von Viehtransporten, unter welchen während der Beförderung Erkrankungen, Todesfälle etc. vorkommen.

Um der veterinär-polizeilichen Behandlung der Viehtransporte, unter welchen während der Beförderung Erkrankungen, Todesfälle etc. vorkommen, auf allen Bahnlinien die wünschenswerthe gleichmässige Form zu sichern, hat das k. k. Ministerium des Innern die in einer Eisenbahnstation bisher bestandene Gepflogenheit, die diese Station transitirenden Sendungen lebender Schafe bei geschlossenen Etagewagen einer thierärztlichen Nachschau zu unterziehen, abgestellt und gleichzeitig die Verfügung getroffen, dass die Vorschriften des § 10, alinea 8—11, der Vollzugs-Verordnung vom 12. April 1880, R.-G.-Bl. Nr. 36, zu dem Gesetze vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, betreffend die Tilgung ansteckender Thierkrankheiten, genauestens befolgt werden.

Hievon wird die geehrte Verwaltung mit dem Auftrage in Kenntniss gesetzt, die Verfügung zu treffen, dass auch Seitens des unterstehenden Personals die vorerwähnten gesetzlichen Bestimmungen vollständige Beachtung finden, und dass derlei Vorfälle beim Transporte lebender Thiere principiell nur in solchen grösseren Stationen zur veterinär-polizeilichen Amtshandlung gelangen, in welchen eine thierärztliche Intervention ermöglicht ist.

Wien, am 19. Jänner 1890.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Der Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen 1888.

I.

Auf Grund der Bundesrathsbeschlüsse vom 7. December 1871 und 30. Juni 1880 finden in Deutschland alljährlich Aufzeichnungen über den Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen statt, welche vom kaiserl. statistischen Amte zusammengestellt und veröffentlicht werden.

Gegenstand der Ermittlung ist der Güter- und Personenverkehr auf den deutschen Strömen, Flüssen und Canälen, wogegen die Fahrten der Fischerboote, Bagger- und Strombauschiffe, Fährboote und der sonst zu einem anderen Zwecke zwischen zwei oder mehreren Uferplätzen verkehrenden Schiffe von der Aufnahme ausgeschlossen sind.

Ort der Erhebung sind: die Grenzdurchgangsstellen für die Fahrzeuge (Schiffe wie Flösse) und Güter, welche einschliesslich des Durchfuhrverkehres über die Zollgrenze ein- und ausgehen, und zwar auf dem Niemen, der Weichsel und der Warthe über die russische Grenze, auf der Elbe und Donau über die österreichische Grenze, auf dem Rhein-Rhone-, dem Rhein-Marne-Canal und der Mosel über die französische Grenze, auf dem Rhein über die holländische Grenze, auf der Ems über die Ausmündung in den Dollart, auf der Weser über die Grenze oberhalb Bremen und auf der Elbe über die Grenze oberhalb Hamburg und Harburg; die Durchgangsstellen im Innern, welche Uebergänge aus einem der Hauptstrom- und Flussgebiete in das andere bilden, für die daselbst durchgehenden Fahrzeuge und Güter; die als Consumtionsorte oder Umlade-

orte oder Anmeldestellen für die Flösserei besonders wichtigen Hafenplätze für die daselbst ankommenden und abgehenden Fahrzeuge und die daselbst geladenen und gelöschten Güter. Insgesammt bestehen solche Erhebungsstellen im Stromgebiete der Memel mit dem Curischen Haff 5, im Stromgebiete des Pregels mit dem Frischen Haff 7, im Stromgebiete der Passarge und des Elbingstromes 3, im Stromgebiete der Weichsel 9, im Stromgebiete der Oder mit dem Grossen Haff 8, für die Küstengewässer der Ostsee westlich der Oder 3, für die Küstengewässer der Nordsee nördlich der Elbe 2, für das Stromgebiet der Elbe 30, für das Stromgebiet der Weser 9, für das Stromgebiet der Jahde 1, für das Stromgebiet der Ems 6, für das Stromgebiet des Rheines 50, für das Gebiet des Bodensees 8 und für das Stromgebiet der Donau 13.

Gegenstand der Erhebung ist die Zahl, Gattung, der Heimatsstaat und die Tragfähigkeit der Schiffe, weiters die Zahl, Beschaffenheit und der Bestand der Flösse, endlich die Gattung und das Gewicht der Güter.

In der October-Nummer zur Statistik des Deutschen Reiches wurden nunmehr zwei Uebersichten veröffentlicht, deren eine den Schiffsverkehr auf den Hauptverkehrspunkten der deutschen Ströme von 1872—1886 darstellt, während die zweite über die Nationalität der im Jahre 1888 an der Zollgrenze durchgegangenen Schiffe und daher über die Betheiligung der Schiffe fremder Flagge an dem Binnenschiffahrtsverkehre Deutschlands Aufschluss gibt.

Was die erstere Uebersicht anbelangt, so ist derselben zu entnehmen, dass sich im Berichtsjahre der Verkehr nachstehend gestaltete:

Erhebungsort	zu Berg, Frachtschiffe: beladen	unbeladen	Tragfähigkeit der beladenen u. unbeladenen Schiffe	geladene Güter	durchschnittliche Belastung der beladenen Schiffe	Bestand der Flösse	zu Thal, Frachtschiffe: beladen	unbeladen	Tragfähigkeit der beladenen u. unbeladenen Schiffe	geladene Güter	durchschnittliche Belastung der beladenen Schiffe	Bestand der Flösse
	Zahl	Zahl	in 1000 Tonnen		Tonnen	in 1000 Tonnen	Zahl	Zahl	in 1000 Tonnen		Tonnen	in 1000 Tonnen
	durchgegangen (Ausfuhr)						durchgegangen (Einfuhr)					
Schmaleningken (Memel)	81	1.135	124	4	50·0	—	1.338	6	134	91	68·1	732
	durchgegangen (Ausfuhr)						durchgegangen (Einfuhr)					
Thorn (Weichsel)	374	464	91	21	56·1	—	1.419	7	140	96	67·2	791
	(Richtung nach der Netze)						(Richtung nach der Weichsel)					
Bromberger Canal	384	435	84	38	90·0	491	513	180	83	44	89·7	1
Thiergarten bei Ohlau (Oder)	130	814	78	4	33·3	—	906	42	81	70	77·3	37
	angekommen						angekommen					
Berlin (Spree)	22.466	1.213	2.691	2.663	118·5	3	13.635	1.105	1.712	1.567	114·9	7
	durchgegangen						durchgegangen					
Hamburg Entenwärder (Oberelbe)	13.604	2.383	1.807	1.301	95·6	3	13.389	1.396	1.787	1.377	102·8	12
	durchgegangen (Ausfuhr)						durchgegangen (Einfuhr)					
Schandau (Elbe)	1.177	6.363	1.813	194	168·2	—	8.015	17	1.959	2.176	271·4	306
	abgegangen						angekommen					
Bremen (Oberweser)	504	671	237	84	166·7	—	1.136	57	240	238	209·5	10
	durchgegangen						durchgegangen					
Koppelschleuse bei Meppen (Ems)	232	43	13	9	38·8	—	181	92	13	6	33·1	—
	durchgegangen (Einfuhr)						durchgegangen (Ausfuhr)					
Emmerich (Rhein)	9.736	7.845	3.425	2.488	255·3	—	17.041	680	3.572	3.007	176·5	30
	abgegangen						abgegangen					
Mannheim (Rhein)	9	1.111	66	1	111·1	—	1.472	2.848	2.221	282	191·6	97
	abgegangen						angekommen					
Mannheim (Neckar)	1.252	1.534	304	94	751·0	—	1.686	1.145	307	123	73·0	125
	durchgegangen						durchgegangen					
Güdingen (Saar)	3.540	266	888	627	174·7	—	1.406	2.348	869	217	154·3	—
	durchgegangen (Einfuhr)						durchgegangen (Ausfuhr)					
La Garde Zollgrenze (Rhein-Marne-Canal)	1.474	693	506	256	137·7	—	2.061	139	514	341	105·5	6
Gesammtverkehr 1888	58.663	25.624	14.341	9.343	159·3	497	65.149	10.211	13.698	9.664	148·3	2.156
Gesammtverkehr 1887	64.092	23.713	14.768	8.727	136·2	406	68.771	12.276	13.809	8.841	128·6	1.811
Gesammtverkehr 1886	57.859	24.159	13.453	7.758	134·1	370	62.604	13.100	12.757	8.244	128·6	1.691

Zu den einzelnen Verkehrspunkten ist Nachstehendes zu bemerken:

Schmaleningken ist als derjenige Punkt, wo die Memel (Niemen) die Grenze zwischen Russland und Deutschland überschreitet, von Wichtigkeit. Der Durchgang zu Berg stellt die Ausfuhr nach Russland, derjenige zu Thal die Einfuhr von Russland dar. Ersterer weist nur einen verhältnissmässig geringen Güterverkehr auf, der überdies in den letzten Jahren stark zurückgegangen ist, letzterer ist bedeutender, hat aber gegen die Vorjahre

ebenfalls nicht unwesentlich nachgelassen. Dagegen hat sich der Flossholzverkehr 1888 ausserordentlich (um 33·3 Percent gegen das Vorjahr) gehoben.

Thorn. Der Weichselverkehr bei dieser Stadt ist ebenfalls deutsch-russischer Grenzverkehr, und zwar bedeutet auch hier der Durchgang zu Berg die Ausfuhr nach Russland, der zu Thal die Einfuhr nach Deutschland. Hauptartikel im Bergverkehre sind Steinkohlen, Roh- und Brucheisen und Steine, im Thalverkehr dagegen Getreide nebst Hülsenfrüchten, Zucker und Steine. Die Einfuhr von Flossholz hat wohl gegen 1887 zugenommen, steht aber noch immer gegen die der früheren Jahre zurück.

Der Bromberger Canal vermittelt den Verkehr zwischen der Weichsel und Oder. In der Richtung nach der Netze ist der Güterverkehr stärker als umgekehrt und umfasst neben Flossholz hauptsächlich auch anderes Holz, Steinkohlen, Mehl und Mühlenfabrikate, dann Getreide nebst Hülsenfrüchten. Für den Verkehr in der Richtung nach der Weichsel bilden Steine und Steinwaaren den Hauptartikel, daneben auch Zucker und Kaffee.

Der Oderverkehr bei Ohlau hat in den beiden letzten Jahren beträchtlich zugenommen und nur der Flossholzverkehr zu Thal geht zurück. Für den Schiffsgüterverkehr zu Berg kommen namentlich Holz, Fische, Häute und Felle in Betracht, für den Thalverkehr Steine, verarbeitetes Eisen, andere unedle Metalle, Brennholz und Cement.

Vom Spreeverkehr zu Berlin ist nur die Zufuhr nachgewiesen, Durchfuhr und Abfuhr dagegen wegen ihrer im Verhältnisse zum Gesammtwasserverkehre Berlins geringfügigen Bedeutung unberücksichtigt gelassen. Die Gesammtzufuhr von Schiffsgütern, namentlich jene zu Thal ist seit 1873/75 in erheblichem Steigen begriffen, die Zufuhr von Flossholz dagegen verhältnissmässig unbedeutend und in Abnahme begriffen. Fasst man die verschiedenen betheiligten Transportartikel in fünf Gruppen, Kaufmannsgüter, Nahrungsmittel, Brenn- und Baumaterial, letzteres in Holz und Steine unterschieden, zusammen, so stellt sich der percentuelle Antheil an der Gesammtwassereinfuhr dem Gewichte nach folgendermassen: 71·6 pCt. Steine, 9·3 pCt. Brennmaterial, 8·9 pCt. Nahrungsmittel, 6·1 pCt. Holz und 4·1 pCt. Kaufmannsgüter.

Der Verkehr auf der Oberelbe bei Hamburg ist für den Punkt nachgewiesen, wo vor dem Zollanschlusse die Zollgrenze lag. Den Hauptantheil am Güterverkehre haben zu Berg (Abgang von Hamburg) Getreide, Petroleum, Roh- und Brucheisen, Düngemittel, fette Oele und Fette, zu Thal (Ankunft in Hamburg) Zucker, Steine, Getreide und Düngemittel. Der Vergleich mit den Vorjahren ergibt einen Rückgang in der Zahl der beladenen Fahrzeuge bei gleichzeitiger Steigerung der beförderten Gütermenge, ein Zeichen, dass der Verkehr sich immer grösserer Fahrzeuge bedient.

Für Schandau sind diejenigen Schiffe und Güter nachgewiesen, welche auf der Elbe die Grenze zwischen dem Deutschen Reiche und Böhmen passiren. Dieser Grenzverkehr hat nach beiden Richtungen ganz beträchtlich zugenommen. Der Verkehr zu Berg (Ausfuhr nach Oesterreich) hat der Menge der geladenen Güter nach, gegenüber dem Durchschnitte der Jahre 1872/75 bis 1888 um mehr als das sechsfache, der Schiffsgüterverkehr zu Thal (Einfuhr aus Oesterreich) um mehr als das fünffache zugenommen und auch der Flossholzverkehr zu Thal hat sich in der gleichen Zeit verdoppelt. Der Schwerpunkt liegt in der Einfuhr, welche die Ausfuhr trotz der verhältnissmässig stärkeren Zunahme der Menge der geladenen Schiffsgüter 1888 noch fast um das eilffache überragt. Von Waarenartikeln kommen bei der Einfuhr neben Flossholz vorwiegend in Betracht: Braunkohlen (80·9 pCt.), Zucker (3·4 pCt.), Getreide, Steine, Steinkohlen und Obst; bei der Ausfuhr: Roh- und Brucheisen (20·4 pCt.), Salz (11·3 pCt.), rohe Baumwolle (6·2 pCt.), Reis (6·8 pCt.), Petroleum, fette Oele und Fette.

Bremen. Angekommen sind auf der Oberweser hauptsächlich Steine, Holz, Zucker und Mehl, abgegangen stromaufwärts insbesondere Getreide, Holz, Reis, Torf, Rohtabak und Petroleum. Nach beiden Richtungen weist der Verkehr eine beträchtliche Steigerung auf.

Meppen. Der Durchgang durch die dortige Koppelschleuse dient zum Nachweise des Emsverkehres. Hauptartikel desselben sind zu Berg: Mauersteine, Oelsaat und Holz; zu Thal: Steine und Steinkohlen. Der Thalverkehr hat namhaft, der Bergverkehr etwas nachgelassen.

Emmerich. Der Ein- und Ausgang über die holländische Grenze bei Emmerich hat in beiden Richtungen erheblich zugenommen. Die Menge der Einfuhr steht hinter der Ausfuhr um 20 pCt. zurück. In erster Linie wurden eingeführt: Getreide (37·5 pCt.), Eisenerze (17·3 Percent), Roh- und Brucheisen, sowie Petroleum; ausgeführt dagegen: Steinkohlen (61·7 pCt.), Steine (10·9 pCt.), verschiedene Erden (6·4 pCt.) und verarbeitetes Eisen (4·7 pCt.).

Mannheim (Rhein). Der Hafenverkehr in Mannheim umfasst mit verschwindenden Ausnahmen den ganzen Schiffsverkehr auf dem Rhein bei diesem Orte, da die Zahl der an Mannheim ohne anzulegen vorüberfahrenden Schiffe wegen der behinderten Schiffahrt oberhalb Mannheim sehr gering ist. Naturgemäss hat daher der Rheinverkehr in Mannheim bei der Ankunft zu Berg und der Abfahrt zu Thal den grössten Umfang, während die Ankunft zu Thal, was die geladenen Schiffsgüter anbelangt, nur verhältnissmässig unbedeutend ist und der Abgang zu Berg nahezu verschwindet. Die Menge der zu Berg angekommenen Güter hat sich vom Durchschnitte der Jahre 1872/75 bis 1888 um 337·7 pCt. gesteigert. Diese Güter bestehen hauptsächlich aus Steinkohlen, Getreide, Petroleum, Oelsaat, Roh- und verarbeitetem Eisen, fetten Oelen und Fetten, Cement, Kaffee und Mehl. Der Güterabgang hat sich seit 1872/75 verfünffacht und besteht hauptsächlich aus Salz, Holz, Cement (Trass, Kalk), Soda und Erzen.

Mannheim (Neckar). Der Neckarverkehr hat 1888 die höchste Verkehrsziffer erreicht. Zu Thal gingen hauptsächlich: Salz, Steine und Holz; zu Berg: Steinkohlen, Kaffee, verarbeitetes Eisen, Petroleum, fette Oele und Oelsaat. Daneben herrschte neckarabwärts ein reger Flossverkehr.

Saar-Güdingen. Die Saar-Schiffahrt geht vorzugsweise vom Saarbrücker Kohlenrevier in das Elsässische Canalsystem, wobei die Notirung bei der Güdinger Schleuse zwischen Saarbrücken und Saargemünd stattfindet. Massgebend für diesen Verkehr ist bergwärts die Beförderung von Steinkohlen, thalwärts die Beförderung von Eisenerzen und Steinen.

La Garde Rheine-Marne-Canal. Der deutsch-französische Grenzverkehr auf genanntem Canale hat, was die geladenen Schiffsgüter betrifft, in der Einfuhr zugenommen, wogegen die Ausfuhr eine Abnahme aufweist. Am Einfuhrverkehre sind der Menge nach hauptsächlich Eisenerze, am Ausfuhrverkehre überwiegend Steinkohlen betheiligt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Schmalspurbahn von Landeck über Martinsbruck, Scanfs und Samaden nach Chiavenna. (Vorconcessionsansuchen.) Ein Schweizer Finanzconsortium, welches eine Schmalspurbahn von Landquart nach Davos in der Schweiz baut, ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schmalspurbahn von der Station Landeck der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bis zur tirolisch-schweizerischen Landesgrenze bei Martinsbruck eingeschritten. Das genannte Consortium intendirt nämlich eine Fortsetzung der zum grössten Theile bereits fertiggestellten Eisenbahnlinie Landquart-Davos von Davos über Scanfs nach Chiavenna mit einer Abzweigung über Martinsbruck nach Landeck. Die ganze Eisenbahnlinie soll schmalspurig mit einer Spurweite von 1 m hergestellt werden. Am 9. October 1889 wurde die Theilstrecke Landquart-Klosters in einer Länge von 33 km dem öffentlichen Verkehre übergeben und am 1. August 1890 soll die ganze Strecke Landquart-Davos, welche eine Länge von 50 km besitzt, eröffnet werden. Nach Fertigstellung der projectirten Strecke Chiavenna-Scanfs, deren Länge circa 72 km betragen dürfte, soll erst die Linie von Scanfs über Martinsbruck in Angriff genommen werden. Durch dieses Eisenbahnproject würde das an Naturschönheiten so reiche Ober- und Unter-Engadin dem Touristenverkehre erschlossen und ein Schienenweg aus dem Ober-Innthal in die Schweiz geschaffen werden, welcher dem Lande Tirol entschieden zum Vortheile gereichen werde.

Dampftrambahn von Traiskirchen nach Grammat-Neusiedel. (Projectsvorlage.) Der Ingenieur Maximilian Pollak in Wien hat bei dem k. k. Handelsministerium unter Vorlage eines generellen Projectes für eine normalspurige Dampftrambahn von der Station Traiskirchen der Wien-Aspang-Bahn über Münchendorf und Velm bis zur Station Grammat-Neusiedel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche eine Fortsetzung der von demselben projectirten Dampftrambahn von Traiskirchen über Baden und Alland nach Klausen-Leopoldsdorf bilden soll, um die Anordnung der Trassenrevision angesucht. Die Gesammtkosten dieser circa 15 km langen Eisenbahnlinie sollen sich auf rund 500.000 fl., d. i. auf circa 34.000 fl. pro Kilometer, belaufen. [H.-M.-Z. 4150.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für die Anbringung zweier Wasserkrahnarme an die beiden Heizhäuser in Linz;
2. für die Herstellung einer Haltestelle „Ahing" zwischen der Haltestelle St. Georgen a. d. Mattig und der Station Braunau in km 34·260 der Linie Steindorf-Braunau;
3. für die Errichtung eines normalen Nebengebäudes beim Wächterhause Nr. 305 der Linie Budweis-Pontafel;
4. für die Errichtung eines Kohlenschuppens in der Station Weiz der Linie Gleisdorf-Weiz durch die Firma S. & M. Krohn;
5. für die Herstellung eines Kohlenschuppens durch die Firma Brüder Zappler in der Station Novosielica der Linie Czernowitz-Novosielica;
6. für den Bau eines freistehenden Eiskellers in der Anschlussstation Jasło der Linie Jasło-Rzeszow.

General-Comité der allgemeinen land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung. (Project für ein Schleppgeleise mit Handbetrieb von der Station Wien-Lagerhaus zum Nordportale der Rotunde: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes des General-Comités der allgemeinen land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung für ein Schleppgeleise mit Handbetrieb von der Station Wien-Lagerhaus zum Nordportale der Rotunde für den 31. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der Statthalterei-Secretär Friedrich von Stellwag betraut. [G.-I.-Z. 1513.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Herstellung einer Kohlenschleppbahn vom Bernhardschachte zu der neuen Schachtanlage bei Königswerth, Erweiterung des Manipulationsplatzes zwischen km 205·1/8 und Aenderung der Abzweigung aus dem Hauptgeleise der Strecke Falkenau-Elbogen-Neusattel: Politische Begehung.) Die k. k Bezirkshauptmannschaft in Falkenau a/E. hat die politische Begehung des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn für die Herstellung einer Kohlenschleppbahn vom Bernhardschachte zu der neuen Schachtanlage bei Königswerth und für Erweiterung des Manipulationsplatzes zwischen km 205·1/8 und Aenderung der Abzweigung aus dem Hauptgeleise der Strecke Falkenau-Elbogen-Neusattel für den 4. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 950.]

— (Linie Prag-Eger: Errichtung eines Kohlenschuppens in der Station Hauenstein-Warta.) In der Station Hauenstein-Warta wird auf dem von der Betriebsleitung der Ottoschächte gepachteten Depôtplatze Nr. 1 für ihre Zwecke ein Kohlenschuppen errichtet. [15. Jänner, Z. 54.243 ex 1889.]

— (Herstellung einer Strassenbrückenwaage in der Station Trnowan.) In der Station Trnowan der Buschtěhrader Eisenbahn wird eine Strassenbrückenwaage für Zwecke der Actien-Rübenzucker-Fabrik in Kaaden hergestellt. [20. Jänner, Z. 480.]

— (Herstellung eines überdachten Regals am Bahnhofe Prag-Smichow.) In der Station Prag-Smichow der Buschtěhrader Eisenbahn wird auf dem von der Firma Josef Bruckner & Söhne pachtweise erworbenen Depôtplatze ein überdachtes Regal hergestellt. [12. Jänner, Z. 54.242 ex 1889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für das neu hergestellte Personenwagen-Waschgeleise am Westbahnhofe in Wien;
2. für das in der Station Kaschitz der Linie Pilsen-Priesen hergestellte neue Aufnahmsgebäude;
3. für die hergestellten dritten Geleise in den Station Forbes und Tuschkau-Kosolup; für die in der Station Protivin eingelegte Kreuzweiche und die in dieser Station reconstruirte Wasserkrahnleitung;
4. für die erweiterte Geleiseanlage in der Station Teinitzl (Lub) der Böhmisch-mährischen Transversalbahn;
5. für die in der Station Schüttenhofen der Linie Horažďovic-Klattau hergestellte Verlängerung des Güterschuppens; für die in diesen Schuppen eingebauten Kanzleien;
6. a) für den Aufbau eines Stockwerkes über dem Werkstätten-Kanzleigebäude;
   b) für das neu hergestellte gemauerte Frachtenmagazin;
   c) für den Kanzlei-Ausbau beim bestehenden Frachtenmagazin;
   d) für den freistehenden Abort für Werkstätten-Arbeiter, sämmtlich in der Station Stryj der Linie Lemberg-Stryj;
7. a) für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Krosno;
   b) für den hergestellten Getreideschuppen in der Station Neu-Sandez (beide Objecte der Galizischen Transversalbahn gehörig);
   c) für das hergestellte Nebengebäude beim Wächterhaus Nr. 82 der Linie Tarnow-Leluchow.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfung.) Am 4. Jänner fand die technisch-polizeiliche Prüfung von vier für den Dienst auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft bestimmten Lastzugs-Locomotiven statt. Diese Locomotiven, welche die Namen „Udwitz", „Loosch", „Ratschitz" und „Wurzmes", sowie die Bahninventarsnummern 9 bis 12 tragen, wurden in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt erbaut und mit den Fabriksnummern 3377 bis 3380 versehen. Die Maschinen ruhen mittelst eines innerhalb der Räder liegenden Rahmens auf drei Achsen, welche unter einander verkuppelt sind und von denen die mittlere die Triebachse ist, haben aussenliegende horizontalen Dampfcylinder, innenliegende Steuerung nach dem System Allan und mit dem Tender communicirende Wasserschläuche aus Kautschuk. Die Entfernung der ersten von der zweiten Achse beträgt 1·620 m, jene der zweiten von der dritten Achse 1·530 m, der Durchmesser der Triebräder 1·400 m; die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht der Locomotiven 36·40 t bis 37 t. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven fanden auf der 8·8 km langen Strecke Aussig-Karbitz statt. Die hiebei erzielte durchschnittliche Geschwindigkeit schwankte bei den einzelnen Locomotiven zwischen 46 und 51 km und die erreichte Maximalgeschwindigkeit zwischen 55 und 60 km per Stunde. Nachdem der Gang der Locomotiven selbst bei der

erreichten grössten Geschwindigkeit sicher und ruhig war, und alle Bestandtheile anstandslos ihre Functionen verrichteten, wurde die Bewilligung ertheilt, die obenbezeichneten Locomotiven für den Dienst mit gemischten und Lastzügen auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Verwendung zu nehmen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgende Localbahnen ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 6. Jänner, Z. 63.536 ex 1889, dem Bauunternehmer Gabriel Bakos für eine von der Endstation Ssegszárd der von der Flügelbahn Sárbogárd-Szegszárd der Linie Budapest - Dombovár - Zákány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und erstere über Öcseny, Décs, Várdomb, die Gemarkung von Laivir (Lajvér) in der Endstation Báttaszék der im Betriebe dieser stehenden Linie Dombovár-Báttaszék, von dort aus über Bátta, Duna-Szekcsö und Bár in der Endstation Mohács mit der Linie Barcs-Fünfkirchen-Mohács der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, und von dort aus über Kölked, Udvár, Dályok, Herczeg-Marok, Kisfalud, Bán und die Gemarkung von Baranyavár in der Station Baranyavár-Monostor mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein) -Eszék-Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 6. Jänner, Z. 69.473 ex 1889, der Poprádthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft für eine von deren Endstation Késmárk abzweigende und diese in der Station Orló (Orlau) mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Südbahn-Gesellschaft. (Auszeichnung eines Oberbeamten der Budapester Betriebsdirection.) Dem Verkehrsleiter der ungarischen Linien der Südbahn, Oberinspector David Weisz, wurde mit Allerhöchster Entscheidung, ddto. Wien, 15. Jänner 1890, in Anerkennung seiner langjährigen und erspriesslichen Dienstleistung das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens taxfrei verliehen.

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ministerial-Erlass in Angelegenheit des Ausbaues der Donauquai-Linie.) Aus Anlass der Verzögerung, welche der Ausbau der von der Budapester Stadtbahnunternehmung zu erbauenden und mit elektrischer Kraft zu betreibenden Donauquai-Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8) durch die sich seit Monaten hinausziehenden Verhandlungen zwischen den Concessionären und der Municipalbehörde erleidet, hat der kgl. ungarische Handelsminister letztere aufgefordert, die Angelegeheit, deren Verschleppung in keiner Hinsicht der Unternehmung zur Last fällt, umso gewisser innerhalb 60 Tagen zu finalisiren, als er widrigenfalls sich veranlasst sehen würde, in dieser Angelegenheit selbst, und zwar auf Kosten der Commune, im eigenen Wirkungskreise endgiltig zu verfügen.

Dampfstrassenbahn zum Budapester Centralfriedhofe. (Ministerial-Erlass.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat einen Erlass an die Budapester Municipalbehörde gerichtet, in welchem diese — mit Hinweis auf den Umstand, dass gegen die sofortige Ausführung des Baues von der Budapester Stadtbahnunternehmung keinerlei Anstand mehr obwaltet — aufgefordert wird, die Verhandlung der auf die factische Inangriffnahme des Baues bezüglichen Fragen raschestens abzuwickeln, da die Fertigstellung dieser für die Hauptstadt so wichtigen Linie nunmehr keine weitere Verzögerung erleiden darf. Die Commune wird in diesem Erlasse ferners von der Verfügung des Ministers in Kenntniss gesetzt, dass über dessen Aufforderung die Stadtbahnunternehmung die Pläne für die an der Kreuzungsstelle der kgl. Ungar. Staatsbahnen nächst Köbánya (Steinbruch) herzustelleude Ueber- und Unterfahrung des Bahnkörpers, und zwar für die Breite von 6 Geleisepaaren (ursprünglich war diese auf nur 4 Geleisepaare beantragt) demnächst der Stadtbehörde vorlegen wird; dass er zur Verbindung der Friedhoflinie mit der elektrischen Bahn auf der grossen Ringstrasse die Legung eines Verbindungsgeleises anordnete, dessen administrative Begehung ungesäumt stattzufinden hat; schliesslich, dass der Vorschlag der Unternehmung, den Endpunkt der Bahn nicht ausserhalb, sondern in das Innere des Friedhofes zu verlegen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 ex 1889), genehmigt, aus welchem Anlass ein Nachtragsvertrag zwischen der Commune und der Unternehmung abzuschliessen sein wird.

— (Theilweise Modification des Bauprojectes; Baubeginn.) Ueber Einschreiten der Direction der kgl Ungar. Staatsbahnen wird insoferne eine theilweise Modification des bereits genehmigten Bauprojectes der von der Budapester Stadtbahnunternehmung zu erbauenden Dampfstrassenbahn von Budapest bis zum neuen Centralbahnhof nächst Kerepes erfolgen, als bei Ueberbrückung des Bahnkörpers der Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen nächst Köbánya (Steinbruch) anstatt der bisher auf die Breite von 4 Schienenpaaren berechnet gewesenen Spannweite der Uebersetzungsbrücke auf eine der Breite von 6 Schienenpaaren entsprechenden Spannweite derselben gedrungen wird, um die spätere Entwicklung der sich immer mehr ausdehnenden und erweiternden Bahnhofanlagen zwischen den Budapester Stationen und jener von Köbánya nicht zu behindern. Der kgl. ungar. Handelsminister hat übrigens der Budapester Stadtbahnunternehmung, als Concessiononärin der in Rede stehenden Dampfstrassenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1889), die Bewilligung zum Beginn der Bauarbeiten, vorbehaltlich einzelner sich etwa nachträglich noch ergebender Modificationen der Detailbaupläne, ertheilt, und hievon die Budapester hauptstädtische Municipalbehörde ämtlich verständigt.

Ofener Ringbahn. (Recurs des hauptstädtischen Municipiums.) Bezüglich des Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers in Angelegenheit der projectirten Ofener Ringbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 und 9, Vorconcession Post 3) hat der Budapester Municipalausschuss in seiner am 15. Jänner abgehaltenen Generalversammlung den Beschluss gefasst, ein Memorandum an den Handelsminister mit der Bitte zu richten, dass er, entgegen den Bestimmungen des Eingangs erwähnten Erlasses, verfügen möge, dass die Verbindung der einzelnen gewerblichen Anlagen mit der Ringbahn, sowie es bei der Steinbrucher Industriebahn der Fall ist, auch diesfalls als Industriebahnen behandelt werden mögen, da in diesem Falle das Heimfallsrecht der Stadt und nicht dem Staate gebühren würde. Diese Bitte wird dadnrch motivirt, dass diese Herstellung solcher Verbindungsbahnen grösstentheils auf städtischem Boden erfolgen wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung eines Stationsnamens.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Stationsname Nagy-Atád-Szobb der Linie Dombovár-Zákány der kgl. Ungar. Staatsbahnen, d. i. der Abzweigestation der im Bau begriffenen Localbahn Somogy-Szobb—Barcs (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 152 ex 1889), auf Somogy-Szobb abgeändert wurde, da Nagy-Atád durch den Ausbau der genannten Localbahn eine selbstständige gleichnamige Station erhält.

Localbahn Somogy-Szobb—Barcs. (Constituirende Generalversammlung.) Am 19. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Concessionärs Grafen Paul Széchényi die constituirende Generalversammlung der Somogy - Szobb — Barcser Localbahn-Actiengesellschaft statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 152 ex 1889). Dem Berichte des Vorsitzenden zufolge ist die Gesellschaft mit einem Capitale von 1,668.700 fl. fondirt, von welchen 35 pCt. auf Stammactien und der Rest auf 5percentige Prioritäts-Actien zum Curse von 72 pCt. entfallen; vom Staate werden ferners 190.000 fl. in Stammactien für die Beförderung der Post bewilligt. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung der mit der Maschinenfabrik der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und mit dem Diósgyörer Schienenwalzwerke abgeschlossenen Verträge, wurden in die Direction Graf Paul Széchényi, Graf Géza Széchényi, Julius Tallián, David Meller, Adolf Hirsch, Paul Mondel, Jakob Kramer, Peter von Herczog, Moriz Löwy, Josef Tichy und Alexander Sváb jun., ferner in den Aufsichtsrath Josef Löwinger, Wilhelm Foldiák und Max Hirschler gewählt.

„Adria", ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ernennung des Tarif - Schiedsgerichtes.) Der kgl. ungar. Ministerrath hat in Gemässheit des § 17 des mit der „Adria", ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, geschlossenen Vertrages das Schiedsgericht in Tarifangelegenheiten für die Dauer des Betriebsjahres 1890 ernannt, und zwar zum Präsidenten das Magnatenhausmitglied Baron Friedrich Kochmeister, Präsident der Budapester Handels- und Gewerbekammer, ferners zu Commissions - Mitgliedern die Ministerialräthe Koloman Záhorszky und Dr. Julius Schnierer. Von Seite der „Adria" wurden in das Gericht die Directions-Mitglieder Moriz Jókai und und Jakob Simon gewählt.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Poseidon" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2510 Tonnen Gehalt ist am 22. December 1889 mit 29 Passagieren, 4875 Stück verschiedenen Hölzern und 925 Gewichtstonnen Ladung, von denen 908 nationaler Provenienz, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich nach Bombay: 318 t, darunter 113 Colli Glaswaaren, 160 Colli Holzwaaren, 185 Colli Metallwaaren, 209 Colli Seife, 112 Colli Manufacte, 100 Colli Bier, 998 Colli Papier, 101 Colli Erdäpfel, 208 Colli Obst; nach Calcutta: 119 t, darunter: 456 Colli Papier, 52 Colli Glaswaaren, 43 Colli Metallwaaren, 41 Colli Manufacte, 50 Colli Glasperlen; nach Singapore: 67 t, darunter 120 Colli Mehl, 165 Colli Bier; nach Hongkong: 300 Colli Quecksilber; nach Penang: 105 Colli Bier; nach Madras: 121 Colli Papier; nach Kurrachee: 100 Colli Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 680.525 fl., wovon 658.578 fl. auf die nationalen Provenienzen entfallen.

Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Eröffnung der Güteraufnahme.) Seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde mit 1. Februar die Güteraufnahme an und nach folgenden Stationen eröffnet: Regensburg, Passau, Linz, Wien/Korneuburg, Pressburg, Gönyö, Raab, Komorn, Gran, Waitzen, Budapest, Budapest-Donauuferbahnhof, Budafok, Paks, Baja, Mohács, Bezdan, Vucovár, Neusatz, Titel, Semlin, Belgrad, Baziasch und Orsova.

Süddeutsche Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Beginn der Schiffahrt.) Diese Gesellschaft hat mit 1. Februar die Güteraufnahme sowohl thal- als bergwärts eröffnet.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

4. Februar, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

5. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta", Capitän G. Doncich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo. Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto. Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

6. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Malta", Capitän V. Cattarinich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

6. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste", Capitän A. Malusa, nach Venedig.

7. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Jonio", Capitän G. Dall'Asta, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

8. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe", Capitän G. Sabadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

8. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

Levante-Dienst.

4. Februar, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Daphne", Capitän A. Tercig, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna und Costanza (Kustendje).

6. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Danae", Capitän G. Sirovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios: Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.

7. „ zu Mittag, Dampfer „Amphitrite", Capitän G. Nicolich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Berutti, Larnaca, Limassol und Rodi.

8. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Achille", Capitän E. Ratzmann, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

15. Februar, um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Pollux", Capitän A. Orlando, nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken.) Die am 1. Jänner dem öffentlichen Güterverkehre übergebene Verbindungscurve zwischen der Localbahn Brünn-Tischnowitz und dem Unteren Bahnhofe in Brünn (sog. Zwittawa-Uferbahn, 1·269 km) der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des VI. Stückes.) Das am 30 Jänner herausgegebene VI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 915: Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen mehrerer österreichischen Eisenbahnen vom 19. Jänner 1890, Z. 51.341 ex 1889, betreffend die veterinär-polizeiliche Behandlung von Viehtransporten, unter welchen während der Beförderung Erkrankungen, Todesfälle etc. vorkommen.

Nr. 916: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. Jänner 1890, Z. 5248, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 917: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 23. Jänner 1890, Z. 4411, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Bukaczowce.

Nr. 918: Verfügung des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Jänner 1890, Z. 1389, betreffend die Gestattung der Verfrachtung von Nutzschweinen mit den gleichen Zügen, in welchen auch Schlachtschweine befördert werden.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 31. Jänner d. J. dem Hofrathe und General-Inspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Mathias Ritter von Pischof anlässlich der auf sein Ansuchen erfolgten Versetzung in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vorzüglichen Dienstleistung den Titel und Charakter eines Sectionschefs allergnädigst zu verleihen geruht.

Zur Nachricht.

Der grosse Umfang, welchen das Verordnungs-Blatt bereits genommen hat, und der sowohl beim Einbinden als auch später beim Nachschlagen Schwierigkeiten bereitet, hat den Wunsch nahegelegt, eine Trennung des Jahrganges in zwei abgesonderte Theile zu ermöglichen. Diesem Wunsche kann nun in der Weise Rechnung getragen werden, dass der amtliche Theil des Blattes und die fachlichen Aufsätze und Notizen in einem Hauptbande vereinigt bleiben, während die Kundmachungen in Tarif- und Transport-Angelegenheiten, die Tarifermässigungen und die sonstigen Kundmachungen einem Supplement-Bande überwiesen werden. Für den Jahrgang 1889 lässt sich diese Trennung ohne wesentliche Beirrung bewerkstelligen. Für die Zukunft ist entsprechend Vorsorge getroffen. Der heutigen Nummer ist bereits das Titelblatt für den Supplement-Band nebst einer Anleitung beigegeben, aus welcher zu entnehmen ist, in welcher Weise die Theilung der einzelnen Nummern des vorigen Jahrganges sich vornehmen lässt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Hefte 1 und 2 zu Theil III des Verbands-Gütertarifes.

Unter Bezugnahme auf die in den Nummern 91 und 112 dieses Blattes vom 6. August und 24. September 1889 (Seite 1451 und 1719) enthaltenen Kundmachungen wird bekanntgegeben, dass die Hefte 1 und 2 zu Theil III des Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Verbands-Gütertarifes am 1. März 1890 in Wirksamkeit treten, und dass gleichzeitig ein Nachtrag I zum erstgenannten Hefte zur Einführung gelangt.

Letzterer enthält die Einbeziehung der Stationen Passau, Salzburg und Simbach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in die Abtheilung I für Getreide und Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten, sowie besondere Frachtsätze für Mehl und Mahlproducte ab Ebenfurth-Mühle, Kleinmünchen, Tulln, Vöcklabruck und Wels nach einigen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Tarifexemplare werden vom 15. Februar 1890 ab von den betheiligten Verwaltungen, sowie vom Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien zu beziehen sein.

Wien, am 31. Jänner 1890. [91]

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Raab - Odenburg - Ebenfurther Eisenbahn. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Tour- und Retourkarten im Verkehre zwischen Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und jener der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Vom 1. Februar 1890 an wird die Giltigkeitsdauer der in diesem Verkehre zur Ausgabe gelangenden Tour- und Retourkarten von 3 auf 8 Tage verlängert, wobei zwischenfallende Sonn- und Feiertage mitgezählt werden.

Wien, am 30. Jänner 1890. [92]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Tour- und Retourkarten zwischen Wien und Prossnitz.

Ab 15. Februar 1890 gelangen an Stelle der bisher zwischen Wien und Prossnitz bestandenen Tour- und Retourkarten mit der Giltigkeit via Brünn-Nezamislitz, via Prerau-Nezamislitz und via Prerau-Olmütz besondere derartige Billets für die Route via Brünn-Nezamislitz und andere mit der Giltigkeit via Prerau-Nezamislitz oder via Prerau-Olmütz zur Einführung.

Der Preis dieser Billets, welche 5 Tage (Sonn- und Feiertage ausgeschlossen) giltig sind, beträgt ohne Unterschied des Weges für die II. Classe fl. 10.40 und für die III Classe fl. 7.—.

Wien, am 29. Jänner 1890. [93]

Sächsisch - Oesterreichischer Verbands - Güterverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 15. Februar 1890 treten die Nachträge XI zu Heft 1 und II zu Heft 3 des Verbandstarifes mit abgeänderten und neuen Frachtsätzen des Classengutverkehres und der Ausnahmetarife 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 26, 27 und 31 in Kraft.

Die Stationen der Localbahn Reichenberg-Gablonz a. Neisse und die Station Iglau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen werden in den Verbandsverkehr neu aufgenommen.

Im Classengutverkehre mit Stationen der Böhmischen Nordbahn und im Ausnahmetarife 6 a und b (Holz) im Verkehre mit einzelnen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft treten geringfügige Erhöhungen ein, und durch die neue Fassung des Ausnahmetarifes 3 (Wolle) wird „Kammzug" von der directen Abfertigung ausgeschlossen.

Diese Frachtvertheuerungen erlangen jedoch erst vom 15. März 1890 ab Giltigkeit.

Die Nachträge sind durch die Verbands-Verwaltungen zu erhalten.

Wien, am 29. Jänner 1890. [94]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifheft 5: Druckfehler-Berichtigung.

Im Tarifheft 5: „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen", giltig vom 1. Jänner 1890, ist auf Seite 24, sub Post-Nummer 32 (Schafwolle) in der Rubrik „Bedingungen" das Gewicht von 10.000 kg auf **5000 kg** abzuändern.

Wien, am 30. Jänner 1890. [95]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Böhmische Commercialbahnen. (Ausgabe von ermässigten Fahrbillets zu den in Jičin, Nimburg und Rožďalovic im Jahre 1890 stattfindenden Jahrmärkten.) Aus Anlass der in Jičin, Nimburg und Rožďalovic stattfindenden Jahrmärkte werden wie im Vorjahre von mehreren Stationen bei bestimmten Zügen Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben.

Export ungarischer Producte nach Italien. (Ursprungs-Certificate als Begleitdocument.) Die Budapester Handels- und Gewerbekammer verlautbart, dass auch fernerhin an den italienischen Zollämtern Ursprungs-Certificate als Begleitdocument für solche Waaren ungarischer Provenienz gefordert werden, die auf Grund der bestehenden Verträge ermässigte Zölle geniessen. Als besonders in Betracht zu nehmen sind Pferde, Schweine aller Art, weisses oder buntes Papier, Porzellanerzeugnisse, rohes oder gesägtes Holz, Mineralwässer und Quellenproducte, rectificirter Spiritus etc.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
466	Oester r.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Reps, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelsaaten und Oelkuchen	(Vide Tabelle)		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4, bezw. Westungarisch-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	(Vide Tabelle)		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze von Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Darda, Eszék, Eszék-alváros und Samac nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Wien-Matzleinsdorf
467	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Steinkohle	Mittelsteine St.E.G. loco	Žiželitz via Tyništ	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890		Kein directer Frachtsatz	kr. 43·7		Im Kartirungswege		

Tabelle zu Nr. 466:

Von	Nach Wilfleinsdorf	Trautmannsdorf	Götzendorf	Grammat-Neusiedl, Himberg, Lanzendorf-Pellendorf, Schwechat-Kledering, Simmering	Wien St.E.G.
	Frachtsatz pro 100 kg in kr. ö. W.				
Baja	88·5	90·2	91·3	92·0	92·0
Baranyavár-Monostor	112·0	113·7	113·7	113·7	113·7
Batajnicza	98·8	100·5	100 5	100·5	100·5
Bács-Almás	103·2	104·9	104·9	104·9	104·9
Beska	95·1	96 8	96 8	96·8	96·8
Bikity-Borsod	99·1	100·8	101 9	107·6	107·6
Bosna-Brod	122·3	124·0	124·0	124·0	124·0
Brod	122·3	124·0	124·0	124·0	124·0
Bršadin	101·8	103·5	103·5	103·5	103·5
Csantavér	104·3	106 0	106 0	106 0	106·0
Dálja	95·3	97·0	97·0	97·0	97·0
Dárda	106 2	107·9	107·9	107·9	107·9
Dráva-Szarvas	97·3	99·0	99·0	99·0	99·0
Erdőd	94·3	96·0	96 3	96·3	96·3
Eszék	97·3	99·0	99·0	99·0	99·0
Eszék-alváros	97·3	99·0	99·0	99 0	99·0
Gombos-Bogojeva	94·3	96·0	97·1	97·6	97·6
Hegyes-Feketehegy	94·3	96 0	96·0	96·0	96·0
Horgos	110 0	110·0	110·0	110·0	110·0
India	98·8	100·5	100·5	100·5	100·5
Kalocsa	80·8	82·5	83 6	84 1	84·1
Karlocsa	93·3	95·0	95·0	95·0	95·0
Keczel	90·8	92·5	92·5	92·5	92·5
Kiszács	93·3	95·0	95·0	95·0	95·0
Militics	107 4	109·1	110·2	110·8	110 8
Mitrowicza	102·5	104·2	104·2	104·2	104·2
Ó-Keér	93·3	95·0	95·0	95·0	95 0
Ó-Pazua	98·8	100·5	100·5	100·5	100 5
Öreg-Csertő	87·1	88·8	88·8	88·8	88·8
Pétervárad	93·3	95·0	95·0	95·0	95·0
Priglevitza-Szt Iván	99·0.	100·7	101·8	102 4	102·4
Putincze	104 3	106 0	106·0	106·0	106 0
Ruma	104·3	106·0	106·0	106·0	106·0
Samac	118·3	120·0	120·0	120·0	120·0
Szonta	96·2	97·9	99·0	99·6	99 6
Uj-Pázua	98·8	100·5	100·5	100 5	100·5
Ujvidek	93·3	95·0	95·0	95·0	95·0
Verbász-Kula	89 6	91·3	91·3	91·3	91·3
Vinkovci	104·3	106·0	106 0	106·0	106·0
Vogány	104·3	106·0	106·0	106·0	106·0
Vukovár	96·3	98 0	98·0	98·0	98·0
Zimony	99·7	101·4	101 4	101·4	101·4
Zombor	104 0	105·7	106·8	107·4	107·4

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
468	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	Mannersdorf	Klein-Schwechat	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für Steine aller Art und Schotter vom 1. Jänner 1888	kr. 8·0	kr. 7·0	kr. 1·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
469	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Holz des Special-Tarifes 2 und Eisenbahnschwellen	Olmütz loco und transit	Bodenbach und Tetschen loco, Bodenbach und Tetschen transit (mit der Bestimmung für Sachsen und darüber hinaus)	**5000 Tonnen** Aufrechthaltung der für den Special-Tarif 2, bezw die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes 2 kr der Classe C in ganzen Wagenladungen, vom 1. Jänner 1889	Verschieden	kr. 62·2		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Die Transito-Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen ohne Routenvorschreibung nach deutschen Stationen abgefertigt werden. In das nebige Minimalquantum von 5000 Tonnen werden auch die im Localverkehre der St.E.G. oder der Oe.N.W.B. abgefertigten Holzsendungen einbezogen
470	Buschtěhrader Eisenbahn		Hopfenstangen	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	a) Kolleschowitz (B.E.B.) b) Herrndorf (B.E.B.)	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 30 Wagenladungen à 10000 kg** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Das Ausladen der Sendungen von den Eisenbahnwagen ist parteiseits innerhalb der tarifmässigen Frist zu besorgen. 4. Instradirung via Krupa 5. Abfertigung der Sendungen im Localverkehre der B.E.B.	Bis Ende December 1890	Gegenwärtig giltiger Local-Gütertarif	kr. a) / kr. b) 30·6 / 28·2 31·0 / 28·6 31·6 / 29·2	ad a und b) 27·1	kr. a) / kr. b) 3·5 / 1·1 3·9 / 1·5 4·5 / 2·1	Im Rückvergütungswege	Auf die abschliessende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, vorzulegen nach Erfüllung der gestellten Bedingungen, spätestens jedoch bis Ende Jänner 1891	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
471	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	K. k. österr. Staatsbahnen (galiz. Linien) und der Localbahn Dembica-Rozwadow	Kainit	Kalusz	Rozwadów	Aufgabe in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen, resp. Frachtzahlung hiefür; Unterlassung einer Routenvorschrift im Frachtbriefe	Bis Ende 1890	Galiz. Gemeinschafts-Verkehr	Tarifmässig	61·9 kr	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage nach Ablauf der Verfrachtungsfrist, spätestens bis Ende März 1891 erfolgen muss	
472	Böhmischen Commercial-bahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes 2	Jičin B.C.B.	Bubna St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	kr. 33·6	kr. 37·5	Theil II. Heft 1 des österr. Eisenbahn-Verbandes	kr. 3·9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, längstens bis Ende März 1891 vorzulegen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
473	Südbahn-Gesellschaft		Asphalt in Blöcken	Wien (Matzleinsdorf)	Agram	Bestimmungen der Serie XII des Südbahntarifes. Eine Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist unzulässig	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	113·4 kr. incl. Steuer	93·0 kr. incl. Steuer, excl. Mgb.	20·4 kr.	Im Kartirungswege		
474	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahnbetriebsmittel (verladen)	Graz (S.B.)	Barcs	Bei Verladung je eines Eisenbahnbetriebsmittels auf je einen rollenden Eisenbahnwagen. Auf- und Abladen der Transporte erfolgt durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Variabel	fl. pro beladenen Wagen 46·50	Variabel	Im Kartirungswege		
						Bei Verladung von je zwei Eisenbahnbetriebsmitteln auf je einen rollenden Eisenbahnwagen				60·— incl. ungar. Steuer				
475	Südbahn-Gesellschaft		Fundamentsteine	Fridau	Barcs	Bestimmungen der Serie XIII des Südbahntarifes. Sendungen müssen von Barcs nach Belisce weiter befördert werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	31·4 kr. incl. Steuer, excl. Mgb.	19·6 kr. incl. Steuer, excl. Mgb.	11·8 kr.	Im Kartirungswege		
476	Südbahn-Gesellschaft		E i s	Stationen der Strecke Semmering—Leoben	Wien Matzleinsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen à 10000 kg Tragfähigkeit. Das Auf- und Abladen hat die Partei im Sinne deé nebig bezeichneten Ausnahmetarife selbst zu besorgen. Eine Garantie gegen Colo wird nicht geleistet	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1890	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis und Schnee in Wagenladungen, giltig für sämmtliche Linien der Südbahn ab 1. Jänner 1881 bis auf Widerruf	Verschieden	0·15 kr. pro 100 kg und 1 km excl. Mgb.	Verschieden	Im Kartirungswege		
477	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Reis, Reiskleie, Reisstaub, Reismehl und Reishülsen	Bozen loco und Roveredo loco	Wien Matzleinsdorf und Wr.-Neustadt	Sendungen müssen in nebigen Aufgabsstationen zur Localaufgabe gelangen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Variabel	kr. N. 144·0	Variabel	Im Kartirungswege		Hiedurch werden die im „temporären Anhang" zu dem Tarife der Südbahn-Gesellschaft, sub Post 126 a, b und d, in den gleichnamigen Relationen enthaltenen Frachtsätze ermässigt
				Görz loco und Monfalcone loco	Wien Matzleinsdorf					101·0				
				Görz loco und Monfalcone loco	Budapest S.B. loco und transit					105·0				
				Bozen loco und Roveredo loco	Budapest S.B. loco und transit					157·0				
				Triest und Fiume	Wien Matzleinsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen		Ausnahmetarif zwischen Wien—Triest u. Fiume, giltig vom 1. November 1888	108, resp. 12·4 kr.	96·4 incl. Mgb. bezw. incl. Steuer	11·6, resp. 27·6 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
478	Südbahn-Gesellschaft		Petroleum	Triest S.B., Fiume	Kufstein	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Routenvorschrift auf dem Frachtbriefe ist unzulässig	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tirol-Küstenländischer Tarif	158·0 kr.	140·5 kr.	17·5 kr.	Im Kartirungswege		
479	Südbahn-Gesellschaft		Oelkuchen	Steinbrück	(Kufstein transit)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen mit directen, nach Rosenheim lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn	170·0 kr. ö. W. incl. Mgb.	128·0 kr. ö. W. excl. Mgb.	42·0 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im temporären Anhang zu unserem internen Tarife sub Post 52 C, 118 C, 118 a für die gleiche Relation enthaltene Begünstigung modificirt
			Oelkuchen	Steinbrück	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen, widrigenfalls eine Manipulations-Gebühr von 2 kr. pro 100 kg zur Berechnung gelangt			106·0 kr. ö. W. incl. Mgb.	72·0 kr. ö. W. excl. Mgb.	34·0 kr.			
480			Oelsaaten	Wien (Matzleinsdorf)	Steinbrück	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen			106·0 kr. ö. W. incl. Mgb.	81·0 kr. ö. W. incl. Mgb.	25·0 kr.			
481	Südbahn-Gesellschaft	Königlich ungar. Staatseisenbahnen	Knochen (rohe)	Triest S.B., Fiume	Budapest-Donauuferbahnhof	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Routenvorschrift hat auf den Frachtbriefen zu unterbleiben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahn-Verband	103·2 kr.	78·8 kr.	24·4 kr.	Im Kartirungswege		
482	Südbahn-Gesellschaft		Myrobolanen	Im Verkehre von und nach sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn			Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1890, falls nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgt	Interner Tarif	Serie III	Serie X plus jeweiligem Agio	Variabel	Im Kartirungswege		
483	Südbahn-Gesellschaft		Glaubersalz	Liesing	Pöltschach	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	88·0 kr. N. incl. Mgb.	73·0 kr. N. incl. Mgb.	15·0 kr. N.	Im Kartirungswege		
484	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Raffinirtes Petroleum	Wien Nord- oder Staatsbahnhof (für Sendungen aus der I. Wiener Mineralöl-Raffinerie von Gustav Wagenmann)	Bisenz-Stadt	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarifheft 1 für den Oesterr. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1890	kr. 52·5	kr. 42·0	kr. 10·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende März 1891	
					Ungar.-Hradisch-Stadt				57·3	45·6	11·7			
					Gaya				60·5	48·5	12·0			
					Wessely a. d. March				56·1	44·1	12·0			
					Ungar.-Ostra				55·0	45·7	9·3			
					Kunowitz				60·5	47·3	13·2			
					Ungar.-Brod				65·7	52·5	13·2			
					Bojkowitz				70·9	57·7	13·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
485	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leere, gebrauchte Petroleumfässer als Frachtgut, bei Aufgabe ir jeder Menge	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	Oderberg loco und M.-Ostrau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmunger; Bestimmung der Sendungen für die Petroleum-Raffinerien in Oderberg und M.-Ostrau	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889		0·20 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Frachtbegünstigung hat für via Saybusch-Zablocie, Oswiecim und Krakau auf die Nordbahnlinien übergehende Sendungen, dann für Transporte von ungarischen Stationen keine Giltigkeit
486	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Roheisen	M.-Ostrau	Budapest St.E.G., Budapest-Josefstadt, Budapest-Leopoldstadt und Budapest-Donauuferfrachtenbahnhof	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen. Auf- und Abladen der Sendungen durch die Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	94·2 kr.	92·2 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
487	Kaiser Ferdinands-Nord-Nordbahn	Mähr.-schlesischen Centralbahn	Farbholz, geschnitten, gemahlen und geraspelt	Wien Nordbahnhof transito für Sendungen von Salloch	Jägerndorf loco M.S.C.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Directer Tarif mit der Mähr.-Schlesischen Centralbahn etc. vom 1. April 1886	116·1 kr.	85·5 kr.	30·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bit Ende Februar 1891	
488	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Brückenmaterialien, Montirungswerkzeuge und Gerüsthölzer	a) Wien Nord- oder Staatsbahnhof b) Sternberg	Saybusch-Zablocie	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Brückenherstellungen der Strecke Jaslo-Rzeszów bestimmt sein und für Rechnung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen expedirt werden. Auf den Frachtdocumenten haben die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder Organe derselben als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen und darf auf denselben eine Routenvorschrift nicht angebracht werden	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr, bezw. Localtarife	Verschieden	kr. a) 55·1 b) 48·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
489	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahnen Dembica Rozwadów und Jaroslau-Sokal	Hadern	Hierseitigen Stationen	Złoczów	Bei Aufgabe der Transporte in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen; Ladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief; directe Aufgabe der Sendungen im Verkehre von Stationen der Nachbarbahnen und Unterlassung einer Routenvorschrift in den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, spätestens bis Ende 1890	Localtarif bezw. in Betracht kommende Gemeinschaftsverkehre	Localtarifsatz bezw. Antheil der Carl Ludwig-Bahn aus den Frachtsätzen der respectiven Gemeinschaftsverkehre	Frachtberechnung nach Tarifclasse B | C des eigenen Localtarifes Theil II vom 15. September 1886	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen quartalweise Vorlage der auf den Refactiereclamanten als Versender und Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse, spätestens Ende März 1891	
490	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 bis zu 19 m Länge	Olbersdorf	Bodenbach-Tetschen transit für Stationen der königlich sächsischen Staatsbahnen	Unter Aufrechthaltung der für Holztransporte bestehenden Bestimmungen	Bis Ende December 1890	Betreffende Local-, bezw. Verbandstarife	1·08 Mark	1·03 Mark	0·05 Mark	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Origin.-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1891 vorzulegen sind	Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschrift „via Olmütz" tragen. Die aufgelieferten Transporte werden in das sub Post-Nr. 3532, Vrdgs.-Bl. Nr. 151 ex 1888 stipulirte Minimalquantum einbezogen
									Bestehen keine	1·08 Mark	—	Im Kartirungswege		
491	Oesterr. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe B	Swetla	Nimburg	Aufrechthaltung der für den Ausnahme-Tarif III giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	kr. 35·1	kr. 29·8	kr. 5·3	Im Kartirungswege		*) Der Zuschlag für die S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung. Alle event. Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Lissa				40·3	34·0	6·3			
					Neubidschow				41·3	34·8	6·5			
					Reichenberg*)				69·0	58·6	10·4			
			Steine der Classe C		Nimburg				24·4	22·0	2·4			
					Lissa				27·6	24·7	2·9			
					Neubidschow				28·2	25·2	3·0			
					Reichenberg*)				48·1	41·9	6·2			
492	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Porzellan und Thonwaaren (verpackt oder unverpackt), auch zusammengeladen	Friedland i/B.	Budapest (alle Bahnhöfe)	a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Verschieden	kr. a) 284·2 b) 257·5	Differenz	Im Kartirungswege		Routenvorschrift ausgeschlossen. Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung. Das Ein- und Ausladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen
				Raspenau-Liebwerda						a) 283·2 b) 257·5				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
493	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Malztreber, getrocknete	a) Pilsen k. k. österr. Staatsbahn b) Pilsen Böhm. Westbahn		Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr.-Verband, Theil III, giltig vom 1. September 1887		Mark a) b)		Im Kartirungswege		
					Berlin Anhalt-Dresdener Görlitzer Bahnhf.					1·51 1·51				
					Breslau Freiburger					1·51 1·51				
					Breslau Märkischer					— 1·63				
					Breslau O.S. Bahnhof					1·63 —				
					Cottbus					— 1·63				
					Glatz					1·25 1·25				
					Gleiwitz					— 1·58				
					Heynau					2·17 2·17				
					Jauer					1·34 1·34				
					Jägerndorf					1·48 1·48				
					Kattowitz					— 1·85				
					Liegnitz					1·83 1 83				
					Münsterberg					1·41 1·41				
					Myslowitz					— 1·71				
					Oppeln					1·73 1·73				
					Posen					1·92 1·92				
					Ratibor					1·92 1·92				
					Saarau					— 1·70				
					Sorgau					1·59 1·59				
					Strehlen					— 1·54				
					Ziegenhals					— 1·76				
										— 1·85				
494	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rübe		Drahanowitz Station	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen und besonderen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Olmütz-Neugasse					15 9	10·9	5·0			
				Olmütz-Stadt					15·9	10·5	5·4			
				Hřeptschein					15·2	9·8	5·4			
				Horkau					12·6	8·4	4·2			
				Kirwein					11·3	7·7	3·6			
				Rittberg					8·7	6·4	2·3			
				Čellechowitz					10·7	8·8	1·9			
			Rübenschnitte, Saturationsschlamm	Drahanowitz Station	Olmütz-Neugasse		Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890		15·9	8·3	7·6	Im Kartirungswege		
					Olmütz-Stadt				15·9	8·1	7·8			
					Hřeptschein				15·2	7·6	7·6			
					Horkau				12 6	6·7	5·9			
					Kirwein				11·3	6·3	5·0			
					Rittberg				8·7	5·3	3·4			
					Čellechowitz				10·7	6·6	4·1			

Ergänzung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 21. December 1889, sub Post 3272, für Rübenschnitte von Drahanowitz nach Přikas, Gr.-Senitz, Namiest, Gr.-Latein, Třeptschein, publicirten ermässigten Kartirungs-Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch für Saturationsschlamm Anwendung.

Druckfehler-Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 9 ex 1890, sub Post 358, hat es in der Rubrik für Artikel anstatt „Südnordwest-Ungar. Eisenbahnverbandes," richtig **Südnordösterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes** zu lauten.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien, I., Zedlitzgasse 4

Filialen: WIEN, VII., Neubaugasse 23 — STERNBERG, Mähren, Bogengasse 23.
Gegründet 1815.
Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Melanchthonstr. 28.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Königstrasse 44.
LONDON E. C., 1, New Basinghallstreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I. Hegelgasse 7. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — DITTERSBACH, b. Waldenburg i. Schl. — BENTHEIM, Holländ. Grenze.
HANNOVER, Theaterplatz 16. — HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a. S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen.
SCHWARZA in Thüringen.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz,

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft,
Spediteure der k. k. priv. Kaiser FerdinandsNordbahn, der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft
Agentur des „Norddeutschen Lloyd" in Bremen.
Eilgut-Sammeldienst.
Comptoir im eigenen Hause und am Bahnhofe.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
k. und k. Bosna-Bahn.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Specialverkehr nach und von **Russland.**
Verzollungen und Incasso in **Russland.**
Internationale Speditionen und Sammelladungen.

Stefan Dewoniski.

WIEN, Maria Theresienstrasse Nr. 3.

Erben & Gerstenberger vormals Brüder Wimmer, Prag.

Speditionsbureau für internationale Transporte.
Speditionsbureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen. — Grosse Lagerräume.
Möbelwagen.

Exelbirth & Schwager.

Spedition und Commission.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY und RADZIWILOW.
D. Exelbirth in Odessa.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen. Feste Uebernahmssätze nach allen Richtungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gerstmann & Lindner, Brünn, Spediteure

der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn
besorgen prompt, sachkundig und billigst Speditionen, zollämtliche Expeditionen jeder Art, Einlagerungen sammt Assecuranz; ferner Vertheilungen von Sammelladungen, sowie auch Möbeltransporte nach allen Richtungen.

Goldlust & Comp.

Spedition und Commission. BRODY — PODWOLOCZYSKA — KRAKAU.
Filialen:
RADZIWILLOW, WOLOCZYSKA, GRANICA-SZCZAKOWA, SOSNOWICE-KATTOWITZ, WIEN, SOKAL, NADBRZEZIE.
Billigste Uebernahme zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Regelmässiger Sammelladungsverkehr nach Russland.

Karpeles & Hirsch, Wien

I., Zelinkagasse 14
Spedition und Commission

Otto Hailer & Cie.

Spedition und Incasso.
Agentur der k. k. priv. österr. Südbahn für die Brennerlinie.
Hauptagentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreich.-ungar. Lloyd für die Schweiz und Vorarlberg.
RORSCHACH, ROMANSHORN und BUCHS (Schweiz).
LINDAU (Bayern) — BREGENZ (Oesterreich).
Verzollungen.
Specialdienst nach Triest und Wien.

N. Katzner

Spedition und Commission.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., GRANICA, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen.
Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Popper & Co., Wien

Spedition und Commission.
Bureau: II., Schöllerhof. — Magazine: II., Taborstrasse Nr. 11.
Special-Sammeldienst nach Nord- und Süddeutschland, Böhmen, Mähren, Schlesien, Ungarn und Siebenbürgen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831)
Spedition, Commission und Incasso. Stein- und Braunkohlen en gros-Geschäft.
Uebersiedlungen per Bahn und Achse mit Möbelwagen.
Agentie der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Speditions-Bureau: für die k. k. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Offert-Ausschreibung.

Wegen Vergebung des Bauarbeiten der auf Grund der Concession des hohen k. k. Handelsministeriums vom 19. Juli 1887, Nr. 25.287, herzustellenden 1 Magazin (Nr. 26) und 1 Güterschuppen (Hangar Nr. 25), dann sämmtlicher die Umlegung des Martesincanals am neuen Hafen von Triest betreffenden Bauarbeiten wird eine öffentliche Offertverhandlung ausgeschrieben.

Die Herstellungskosten betragen nach dem Kostenvoranschlage

fl. 1,678.903·74 für das Magazin Nr. 26,
„ 206.377·73 „ den Hangar Nr. 25,
„ 44.323·48 „ die Umlegungsarbeiten.

Die technischen Elaborate liegen bei der Bauabtheilung des technischen Bureaus der Lagerhäuser (Via Carradori Nr. 5, III. Stock) zur Einsicht auf; daselbst werden auch die allgemeinen und besonderen Bedingnisshefte, sowie die Offertformularien auf Verlangen ausgefolgt und weitere Aufschlüsse ertheilt.

Die Bewerber haben zwei abgesonderte nach den vorgeschriebenen Formularien verfasste Angebote zu stellen, und zwar das eine über die Gesammtarbeiten, Lieferungen für die zwei Gebäude, das zweite über die Bauarbeiten, und sonstiges betreff der Umlegung des Martesincanals.

Die Angebote sollen einen percentuellen Nachlass ausdrücken, welcher auf alle in den dem technischen Elaborate beigegebenen Tarifen, beziehungsweise Kostenvoranschläge, enthaltenen Einheitspreise gleichmässig anzuwenden ist.

Die Angebote müssen mit einer Empfangsbestätigung der Lagerhauscassa über den erfolgten Erlag eines Vadiums in der Höhe von fl. 98.000 begleitet sein und sind spätestens bis am Mittage des 8. März l. J. bei der Lagerhausverwaltung versiegelt einzureichen.

Später einlaufende Offerte werden zurückgewiesen.

Die Lagerhaus-Direction behält sich das Recht der Entscheidung bis am 18. März l. J. ohne jede Verbindlichkeit vor.

Triest, den 25. Jänner 1890.

Für die Direction der Lagerhäuser der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest:

Der Präsident

(120) (Nachdruck wird nicht honorirt) **Ventura** m. p.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt das Inhalts-Verzeichniss für den Jahrgang 1889 und der Tarif-Index für das IV. Quartal 1889 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 38 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 15. **Wien. 6. Februar 1890** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Station Gross-Opatowitz der Mährischen Westbahn über Czetkowitz, Knihnitz und Boskowitz bis zu einem Punkte der Linie Brünn-Bodenbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zwischen den Stationen Raitz und Skalitz-Boskowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Triebitz) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die bereits im § 1 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 129, vorgesehene normalspurige Eisenbahnverbindung von der Station Gross-Opatowitz der Mährischen Westbahn über Czetkowitz, Knihnitz und Boskowitz bis zu einem Punkte der Linie Brünn-Bodenbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zwischen den Stationen Raitz und Skalitz-Boskowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von neun Monaten ertheilt.

Wien, am 24. Jänner 1890. Z. 53.537 ex 1889.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Zur Entscheidung über die Frage, ob durch das von Bahnbediensteten ausgesprochene Verbot des Jagens in den längs der Bahn sich hinziehenden Materialgräben der Besitz des Jagdrechtes gestört worden sei, sind die Gerichte competent.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 30. Juli 1889, Z. 8785.)

Der Jagdpächter A. klagte den Streckenchef B. der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und diese letztere wegen Störung im Besitze des Jagdrechtes in den Gemeindegebieten H. und P., und zwar begangen dadurch, dass B. das Jagen in den sich längs der Bahnstrecke hinziehenden Materialgräben verbot.

Das k. k. städt. del. Bezirksgericht in Ungarisch-Hradisch wies mit Bescheid vom 6. April 1889, Z. 5699, die Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichtes ab, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Die der Besitzstörungsklage zu Grunde liegende Angelegenheit gehört nicht zur Competenz der Gerichte, sondern der Verwaltungsbehörden, denn nicht nur, dass der Kläger gar nicht einmal behauptet, dass der Stationsaufseher, resp. der ihm vorgesetzte Streckenchef den angeblichen klägerischen Besitz des Jagdrechtes an den Materialgräben eigenmächtig und aus privatrechtlichen Gründen gestört hätte, gibt Kläger sogar selbst an, es sei klar, dass der Stationsaufseher das kritische Verbot in Ausübung seines ämtlichen Berufes unter Hinweis auf den Befehl seines Vorgesetzten ausgesprochen habe. Die fragliche Verfügung wurde aber von dem geklagten Streckenchef lediglich in Handhabung der ihm unbestritten obliegenden Bahnpolizei getroffen. Ueber die Frage, ob der geklagte Streckenchef zu dieser Verfügung gemäss der vom Kläger selbst citirten §§ 96, 97, 98 und 102 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, und gemäss der für den internen Verkehr der geklagten Bahngesellschaft nach dem Zugeständnisse des Klägers selbst massgebenden

Instruction für die Bahnaufsicht der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn berechtigt war oder nicht, und ob derselbe hiebei allfällig seinen Wirkungskreis überschritten und unberechtigter Weise in den angeblichen Besitz des Klägers eingegriffen habe, kann jedenfalls nur von den competenten politischen Behörden entschieden werden, woran der Umstand gar nichts ändert, dass durch diese rein bahnpolizeiliche Verfügung ein Privatrechtsverhältniss — der angebliche klägerische Besitz des Jagdrechtes — betroffen wird.

Ueber Recurs des Klägers bestätigte das k. k. mährisch-schlesische Oberlandesgericht in Brünn mit Decret vom 29. Mai 1889, Z. 4580, die Abweisung der Klage wegen Incompetenz des Gerichtes, und bemerkte in den Gründen:

Nach der Bestimmung der §§ 96 ff der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, ist das Betreten der Bahn und der dazu gehörigen Räume, wozu auch Materialgräben gehören, untersagt. Nach § 102 der citirten Eisenbahn-Betriebsordnung ist zur Ueberwachung dieser Vorschriften den Bahnbeamten und Dienern ein polizeilicher Wirkungskreis zugestanden, rücksichtlich dessen die beeideten Bahnbeamten und Diener den öffentlichen Verwaltungs-Beamten gleichgestellt werden, und nach § 101 der Eisenbahn-Betriebsordnung sind die politischen Behörden verpflichtet, über die genaue Befolgung der Vorschriften des Abs. II dieses Gesetzes zu wachen. Mit Rücksicht auf diese Gesetzesbestimmungen kann nicht gezweifelt werden, dass die zum Schutze des Bahnbetriebes auf Grund der Eisenbahn-Betriebsordnung getroffenen Verfügungen der Bahnorgane öffentlich rechtlicher Natur sind, wonach aber auch die Beurtheilung der Rechtmässigkeit oder der von dem Kläger behaupteten Rechtswidrigkeit der diesfälligen Verfügungen, über welche Vorfrage jedenfalls bei Entscheidung des vorliegenden Streites entschieden werden müsste, sich der Judicatur der Gerichte entzieht, vielmehr haben hierüber lediglich die den Betriebsbeamten bezw. der Bahnverwaltung vorgesetzten Administrativbehörden allein zu entscheiden.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 30. Juli 1889, Z. 8785, dem vom Kläger ergriffenen ausserordentlichen Revisionsrecurse Folge, und trug dem k. k. städt. deleg. Bezirksgerichte Ungarisch-Hradisch auf, in der Sache selbst zu entscheiden, in der Erwägung, dass der Kläger behauptet, das Jagdrecht innerhalb der Gemeinden H. und P. im Allgemeinen und insbesondere in den längs des Bahngeleises der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn sich hinziehenden sogenannten Materialgräben ausgeübt zu haben, und darin durch Bahnbedienstete gehindert worden zu sein, dass der Kläger somit den Besitz eines Privatrechtes behauptet, dass zur Prüfung der Frage, ob der Kläger im Besitze eines Privatrechtes war, und ob eine Störung dieses Besitzes im Sinne des § 339 a. b. G. B. eingetreten ist, die Gerichte berufen sind, und dass, wenn Seitens der Gerichte die Prüfung und Entscheidung jener Frage abgelehnt werden würde, dem Kläger die Möglichkeit des Besitzschutzes definitiv genommen würde, da darüber, ob Jemand im Besitze eines Privatrechtes sei, und darin geschützt werden solle, die Verwaltungsbehörden zu entscheiden nicht competent sind.

Der Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen 1888.

II.

Die zweite vom kaiserl. deutschen statistischen Amte veröffentlichte Uebersicht gibt Aufsshluss über die Nationalität der im Berichtsjahre an der Zollgrenze durchgegangenen Schiffe und ermöglicht daher den Antheil der fremden Flaggen an dem Verkehre auf den deutschen Wasserstrassen genau festzustellen. Nach dieser Uebersicht passirten nämlich:

Erhebungsort	Anzahl der Schiffe: deutsche	österreichische	russische
Stromgebiet der Memel:			
Schmaleningken Zollgrenze (Memel)	1215	—	129
Lankuppen (König Wilhelms-Canal)	1448	—	14
Memel (Curisches Haff)	1944	—	10
Sköpener Brücke (Gilge)	1633	—	90
Stromgebiet des Pregel:			
Labiau (Deime)	3177	—	92
Königsberg (Pregel)	8963	—	85
Stromgebiet der Weichsel:			
Thorn Zollgrenze (Weichsel)	1219	—	229
Thorn Hafenplatz (Weichsel)	823	—	109
Plehnendorfer Schleuse (Weichsel)	9599	—	128
Leopoldinen-Grube (Przemsza)	51	52	—
Neue Przemsza-Grube	—	551	—
Wanda-Grube	—	112	—
Myslowitz-Grube	—	303	—
Karlsegen-Grube	—	582	—
Stromgebiet der Oder:			
Pogorzelice Zollgrenze (Warthe)	75	—	—
Stromgebiet der Elbe:			
Schandau Zollgrenze (Elbe)	7286	2517	—
Schandau Hafenplatz	1149	776	—
Dresden	1092	293	—
Gottesgnade bei Kalbe (Saale)	1215	1	—
Walwitzhafen (Elbe)	1194	164	—
Magdeburg	6133	162	—
Niegripp (Plauer Canal)	4034	361	—
Parey	751	9	—
Eberswalde (Finow-Canal)	2104	17	—
Woltersdorf (Rüdersdorfer Gewäss.)	290	17	—
Berlin (Spree)	49530	434	—
Rathenow (Havel)	6075	2	—
Hamburg (Oberelbe)	18982	876	—

Erhebungsort	deutsche	holländische	andere
Stromgebiet der Elbe:			
Harburg (Suderelbe)	6325	9	68
Belumer Schanze (Oste)	4487	10	4
Cuxhaven (Elbe)	834	—	—
Küstengewässer der Nordsee nördlich der Elbe:			
Rendsburg (Eider)	2467	—	9
Stromgebiet der Weser:			
Bremen (Unterweser)	5486	—	128
Stromgebiet der Jade:			
Wilhelmshafen (Jade)	661	15	6
Stromgebiet der Ems:			
Emswachtschiff (Emsmündung)	4488	163	78
Emden (Ems)	1127	8	1
Leer	4705	75	24
Rütenbrock (Haren-Rütenbr. Canal)	79	43	—

	deutsche	belgische	holländische	andere
Stromgebiet des Rheines:				
Oldenkott bei Vreden (Berkel)	6	—	10	—
Becken Zollgrenze (Spoy-Canal)	1888	—	41	—
Emmerich Zollgrenze (Rhein)	4978	328	16039	50
Wesel	1210	12	863	—
Ruhrort	4695	151	13013	4
Duisburg (Rhein-Ruhr-Canal)	2841	54	2681	4
Hochfeld (Rhein)	1837	14	167	7
Uerdingen	1088	24	1385	—
Düsseldorf	1736	57	1029	18
Neuss	682	26	396	—
Deutz	523	22	66	10
Köln	3840	107	1173	3
Coblenz	2525	26	762	—
Bingen	3852	29	800	—
Biberich	6703	—	614	—
Mainz	6478	88	1118	—
Gustavsburg	1079	40	208	—
Frankfurt (Main)	4907	2	182	—
Worms (Rhein)	1782	13	454	—
Ludwigshafen	8805	25	582	—
Mannheim	6338	45	931	—

	deutsche	belgische	französische	andere
Stromgebiet des Rheines:				
Novéant Zollgrenze (Mosel-Canal)	56	25	15	21
La Garde Zollgrenze (Rhein-Marne-Canal)	1624	79	394	70
Güdingen (canalisirte Saar)	3351	59	357	89
Louisenthal	1179	—	43	58
Alt-Münsterol Zollgrenze (Rhein-Rhone-Canal)	160	—	85	—

	deutsche	österreichische	schweizerische
Gebiet des Bodensee:			
Fischbach (Bodensee)	23	—	12
Schloss Friedrichshafen	33	2	10
Friedrichshafen	5474	962	790
Eriskirch	53	26	38
Langenargen	3155	821	54
Kressbronn	1450	668	26
Lindau	6830	2109	2989
Wasserburg	2419	844	5
Stromgebiet der Donau:			
Passau Zollgrenze (Donau)	391	1512	—
Passau Hafenplatz	399	1063	—
Regensburg (Donau)	268	863	—

Nach dieser Uebersicht sind an dem Verkehre auf den deutschen Wasserstrassen von fremden Schiffen am stärksten betheiligt: holländische und österreichische. Von den 1888 über die Grenze nach Deutschland eingelaufenen 31.084 fremden Schiffen (beim Eingang über den Bodensee sind nur die in Friedrichshafen, Lindau und Wasserburg eingelaufenen Schiffe gezählt) entfallen auf die holländische Flagge 16.253 Schiffe, d. i. 52·3 pCt., auf die österreichische 9544, d. i. 30·7 pCt. Ihnen folgen die schweizerische Flagge mit 3784, die französische mit 494, die belgische mit 432 und die russische mit 358 Fahrzeugen. Was die einzelnen Stromgebiete betrifft, so zeigt sich, abgesehen von der Donau, welche wegen ihres verhältnissmässig geringen Verkehrs nicht in Betracht gezogen wird, die stärkste Concurrenz fremder Schiffe auf dem Rhein und auf dem Bodensee, bei welchen die Zahl der in den einzelnen Häfen angekommenen fremden Schiffe im Verhältnisse zur Gesammtzahl der eingelaufenen Schiffe 32·6 bezw. 32·5 pCt. beträgt. Hervorzuheben ist, dass die Kohlenabfuhr im Gebiete der Przemsza fast ausschliesslich, diejenige im Ruhrkohlengebiete überwiegend durch fremde Schiffe erfolgt. Unter den in Ruhrort angekommenen Fahrzeugen wurden 73·7 pCt., unter den in Duisburg angekommenen 49 1 pCt. fremde gezählt, während an der Przemsza von der Leopoldinengrube 51 deutsche und 52 österreichische, von den vier anderen Gruben, Neue Przemsza-, Wanda-, Myslówitz- und Karlsegen-Grube nur österreichische Schiffe, zusammen 1548 an der Zahl, sämmtlich Segler, abgingen. Im Einzelnen gestaltete sich der Verkehr von den letzten vier Gruben folgendermassen:

Es gingen ab von der

Neuen Przemsza-Grube 551 Schiffe, sämmtlich beladen mit einer Tragfähigkeit von 12.122 t und einer Ladung von 12.025 t Steinkohlen;

Wanda-Grube 112 Schiffe, sämmtlich beladen mit einer Tragfähigkeit von 2464 t und einer Ladung von 2145 t Steinkohlen;

Myslówitz-Grube 303 Schiffe, sämmtlich beladen mit einer Tragfähigkeit von 6666 t und einer Ladung von 6274 t Steinkohlen;

Karlsegen-Grube 582 Schiffe, sämmtlich beladen mit einer Tragfähigkeit von 12.804 t und einer Ladung von 12.624 t Steinkohlen.

Von der Neuen Przemsza-Grube ab war die Schifffahrt durch 10 Monate, von März bis December, offen, und fand der stärkste Verkehr in den Monaten October mit 110 Schiffen und 2400 t, August mit 105 Schiffen und 2289 t, dann September mit 94 Schiffen und 2049 t statt. Von den drei anderen Gruben fand in den drei Monaten Jänner, Februar und December kein Verkehr statt. Die stärkste Frequenz wiesen auf: die Wanda-Grube in den Monaten August mit 24 Schiffen und 480 t, October mit 23 Fahrzeugen und 464 t, dann September mit 25 Schiffen und 426 t Ladung; die Myslówitz-Grube in den Monaten October mit 67 Schiffen und 1396 t, Juni mit 47 Schiffen und 971 t Ladung, dann Juli mit 46 Schiffen und 951 t Ladung; endlich die Karlsegen-Grube in den Monaten Juli mit 103 Schiffen und 2241 t, August mit 95 Schiffen und 2060 t, dann Mai mit 83 Schiffen und 1800 t Ladung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya. (Concessionsertheilung.) Unterm 14. Jänner wurde der Stadtgemeinde Waidhofen a. d. Thaya die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Localbahn von Schwarzenau nach Waidhofen a. d. Thaya ertheilt. Diese ca. 7·3 km lange Localbahn zweigt zwischen den Stationen Göpfritz und Schwarzenau-Zwettl aus der currenten Strecke der k. k. Staatsbahnlinie Wien-Eger in km 135/136 ab, führt im Thayathale aufwärts bis zur Grossmühle und gelangt, die Gemeindegebiete Kottschalings, Götzweis und Jassnitz berührend, nach Waidhofen, woselbst westlich der Stadt die gleichnamige Endstation hergestellt wird. Der Betrieb der Localbahn wird auf Grund eines zwischen den Concessionären und der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vereinbarten Betriebsvertrages von der Staatsverwaltung für Rechnung der Concessionäre geführt werden. Das

effective Anlagecapital der Localbahn ist mit 302.000 fl. veranschlagt. Das nach Abzug des von der Sparcasse in Waidhofen a. d. Thaya à fonds perdu zu leistenden Beitrages von 100.000 fl. verbleibende Erforderniss von 202.000 fl. wird durch Ausgabe von Prioritäts-Actien mit einer 4percentigen Vorzugsdividende im Nennwerthe von 60.000 fl. und von Stammactien im Nennwerthe von 142.000 fl. gedeckt werden. [20. Jänner, Z. 2.146.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Verlegung und Erweiterung der in der Station Königswart der Linie Wien-Eger bestehenden, der Fürst Schönburg'schen Forstverwaltung gehörigen Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Plan hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Verlegung und Erweiterung der in der Station Königswart der Linie Wien-Eger bestehenden, der Fürst Schönburg'schen Forstverwaltung gehörigen Schleppbahn für den 11. Februar 1890 anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann A. Hilbert. [G.-I.-Z. 1553.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Kürzung des Ladegeleises beim Elisabethschachte nächst Ullersdorf.) Zum Zwecke der Ermöglichung des weiteren Abbaues der Kohlenlager des Segen Gottes-Werkes bei Ullersdorf wird eine neuerliche Kürzung der zum Elisabethschachte II in Ullersdorf führenden Ladegeleise um 20 m vorgenommen. [14. Jänner, Z. 50.980 ex 1889.]

Böhmische Westbahn. (Erweiterung der Geleiseanlagen der Böhm. Montan-Gesellschaft nächst der Haltestelle Königshof.) Das von der Böhm. Westbahn vorgelegte Project für die Erweiterung der normalspurigen Geleiseanlagen der Böhm. Montan-Gesellschaft nächst der Haltestelle Königshof wurde vom k. k. Handelsministerium zur Ausführung genehmigt; im weiteren Verfolge hat die k. k. Statthalterei in Prag für die anschliessenden schmalspurigen Geleiseanlagen die Ausführungsbewilligung ertheilte. [3. Jänner, Z. 55.037 ex 1889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Westbahn. (Anwendung von Untergestellen mit Vereins-Lenkachsen A. 4 für Intercommunications-Personenwagen mit Bremse.) Die Verwaltung der genannten Bahn hat beschlossen, bei den 22 Stück zweiachsigen Intercommunications-Personenwagen, welche dermal im Bau begriffen sind (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1889), um dieselben nach jeder Richtung in vollkommenen und bewährten Constructionen auszuführen, die von dem Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen approbirten Vereins-Lenkachsen A. 4 in Anwendung zu bringen, wodurch, in Durchführung der für diese Lenkachsen-Construction auf dem bezüglichen Normalblatte 11 derselben als obligatorisch vorgeschriebenen Anordnungen, 1. die Radstände auf 5·500 m erhöht und 2. die Räderpaare beiderseitig, also für jeden Wagen mit 8 Klötzen gebremst werden müssen. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfalls Seitens der Bahnverwaltung gestellten Anträge, sowie die eingereichte Constructionszeichnung genehmigt. [25. Jänner, Z. 54.395 ex 1889.]

Südbahn-Gesellschaft. (Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit der Secundär- (Omnibus-) Züge auf 35 km per Stunde.) Die Verwaltung der genannten Bahngesellschaft ist beim k. k. Handelsministerium eingeschritten, eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 35 km per Stunde für die auf den normal betriebenen Linien verkehrenden Secundär- (Omnibus-) Züge anwenden zu dürfen. Dem gedachten Ansuchen wurde Seitens des k. k. Handelsministeriums unter der Voraussetzung die Genehmigung ertheilt, dass diese Secundär- (Omnibus-) Züge vollständig mit Vacuumbremsen ausgerüstet werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 ex 1889). [6. Jänner, Z. 55.282 ex 1889.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Gesetzentwurf über die Giltigkeit des österreichischen Aichungsstempels in Ungarn und Ermächtigung der Verkehrsanstalten zur Beförderung von Gebinden mit österreichischem Aichungsstempel.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem ungarischen Abgeordnetenhause am 27. Jänner den Gesetzentwurf über den Verkehr der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern geaichten Fässer in den Ländern der ungarischen Krone vorgelegt. Derselbe lautet:

§ 1. Die in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ordnungsgemäss geaichten, beziehungsweise nachgeaichten Fässer, insoferne sie behufs Anfüllung mit Wein, Bier oder Spiritus nach den Ländern der ungarischen Krone gebracht, um angefüllt wieder zurückbefördert zu werden, unterliegen für die Dauer des im G.-A. XX ex 1878 inarticulirten und mit G.-A. XXIV ex 1887 prolongirten Zoll- und Handelsbündnisses und unter der Bedingung der Reciprocität einer gleichen Behandlung denselben Bestimmungen, wie die im Sinne des G.-A. VIII ex 1874 mit ungarischem Stempel ordnungsgemäss geaichten, eventuell nachgeaichten Fässer.

§ 2. Den Zeitpunkt des Inslebentretens der im vorhergehenden Paragraphe enthaltenen Bestimmung setzt der kgl. ungar. Handelsminister fest, sobald gleichzeitig in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern eine ähnliche Reciprocitäts-Verfügung sichergestellt sein wird.

§ 3. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird der kgl. ungar. Handelsminister betraut.

In dem Motivenberichte wird speciell hervorgehoben, dass das bisher bestandene Verbot, welchem zufolge die Verkehrsanstalten (Eisenbahn- und Dampfschiffahrtstationen) jene Gebinde, welche nicht auch mit ungarischem Aichungsstempel versehen waren, zur Weiterbeförderung nicht übernehmen durften, mit dem Inslebentreten des vorgelegten Gesetzes aufgehoben wird und bei Uebernahme solcher Gebinde nur mehr darauf zu achten ist, dass die in Oesterreich vorgenommene Aichung ordnungsgemäss und nach dem Litermasse auf dem Boden des Gebindes ersichtlich sei.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Neuorganisirung der gewerblichen Section.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, die gewerbliche Section des kgl. ungar. Handelsministeriums in folgender Weise neu organisirt: Die Abtheilungen für Marinewesen und Aussenhandel wurden von der VI. in die IV., d. h. in die Tarifsection eingetheilt, in der VI. Section aber wurden die Abtheilungen für Gewerbe- und Handelsadministration, für inneren Handel und Industrie-Entwicklung und für Patentwesen organisirt. Mit der Leitung der Abtheilung für Handels- und Gewerbeadministration wurde Sectionsrath Conrad von Reviczky betraut und diesem der Secretär Robert Szász, sowie der Gewerbeinspector Magyarics zugewiesen; mit der Abtheilung für Handel und Industrieentwicklung wurde Sectionsrath Emil Abonyi betraut und diesem der Secretär Alexander Lederer zugewiesen. Von den ab 1. Februar in das Centrum beorderten Gewerbeinspectoren werden einer in die Abtheilung für Gewerbe- und Handelsadministration, zwei aber in die Abtheilung für inneren Handel und Industrie-Entwicklung eingetheilt und werden ausserdem noch zwei Gewerbeinspections-Adjuncten angestellt. Mit der Leitung der Patentabtheilung wurde Sectionsrath Eduard Kvassay betraut.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 18. December 1889, Z. 66.536, im Sinne der bestehenden Normen dem Baron Dionys Bánffy und dem Grafen Dominik Teleki jun. die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Bethlen der Szamosthal-Eisenbahn abzweigende, über Kocs, Virágosberek, Magyar-Nemegye, Oláh-Nemegye, Szálva, Naszód, Kis-Rebra, Néposz, Földra, Kis-Ilva, Pojána, Magura, Nagy-Ilva, Lunca und Cosna führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte einschienige (verticalspurige) Strassenbahnen in Budapest. (Herstellung einer Versuchslinie.) Die Budapester Municipalbehörde hat in Angelegenheit der zu erbauenden Versuchsstrecke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) einer von der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft im Vereine mit der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Gesellschaft, nach dem System Zipernowszky projectirten einschienigen (verticalspurigen) Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125, 140 und 132 ex 1889) in dem Sinne entschieden, dass die Anlage einer Strassenbahn, welch' immer Systems, im Bereiche der Andrássystrasse von vorneherein im Principe ausgeschlossen ist, daher die Anlage auch nur einer Versuchsstrecke für dort nicht in Combination gezogen werden kann. Unter Einem wurde das Ingenieuramt beauftragt, zum Behufe der Anlage der projectirten Versuchsstrecke einen anderen geeigneten Strassenzug zu ermitteln und bei dessen Fürwahl darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Bahn, falls das System sich bewähren sollte, auch fernerhin dort verbleiben könne.

Ofener Ringbahn. (Trassirung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Trassirung und mit der Vornahme der technischen Vorarbeiten für die Ofener Ringbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9, Post 3) betraut und die Budapester Stadtbehörde von dieser Verfügung mit dem Auftrage verständigt, die Genannte, im Interesse der raschen Durchführung und glatten Abwicklung dieser Arbeit, zu unterstützen.

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer Verbindungsbrücke nächst dem Ofener Südbahnhofe in Budapest.) Die Budapester Municipalbehörde hat den Antrag der Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft, zwischen der Mészárosgasse und dem unmittelbar ober dem Budapester Südbahnhofe gelegenen grossen Spitalscomplexe des „Rothen Kreuzes“ eine Brücke herstellen zu wollen, acceptirt und sich bereit erklärt, diesfalls die Regulirungskosten des Strassenzuges zu tragen.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Brohl am Rhein über Niederzissen nach Weibern.) Die kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Brohl am Rhein über Niederzissen nach Weibern beauftragt worden.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Geestemünde über Bremervörde nach Stade.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Geestemünde über Bremervörde nach Stade beauftragt worden.

— (Verlängerung der Frist für die Herstellung der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn.) Der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn-Gesellschaft ist die in der Concession vom 21. Juli 1888 für die Herstellung der Eisenbahn von Wermelskirchen nach Burg angesetzte Frist bis Ende März d. J. verlängert worden.

— (Vorkehrungen zur Verhütung und Beseitigung von Schneeverwehungen auf den Eisenbahnen.) In dem Staatshaushalts-Entwurfe für 1890/91 ist ein erstmaliger Betrag von 700.000 Mark für die Vermehrung und Verbesserung der zur Verhütung und Beseitigung von Schneeverwehungen auf den Eisenbahnen geeigneten Vorkehrungen eingestellt. In den Erläuterungen wird hiezu Folgendes bemerkt: Die zahlreichen Unterbrechungen, welche der Eisenbahnbetrieb auf den Hauptverkehrslinien in den letzten Jahren durch Schneeverwehungen erlitten hat, und die damit verknüpften erheblichen Nachtheile machen es nothwendig, auf thunlichste Abhilfe Bedacht zu nehmen. Wenn auch unbedingt sichere Mittel zur gänzlichen Verhütung von Schneeverwehungen der Bahnen noch nicht gefunden sind, so sind doch die gegen solche Verwehungen — insbesondere auf den östlichen Bahnen — bereits in erheblichem Umfange angewendeten Vorkehrungen (Schneeschutzwälle, Zäune und Hecken, Abflachung der Einschnittsböschungen u. s. w.) von durchaus günstigem Erfolge gewesen. Es erscheint deshalb geboten, auf den Hauptverkehrslinien diejenigen nach den bisherigen Beobachtungen der Schneeverwehung ausgesetzten Bahnstrecken, auf welchen Vorkehrungen hiegegen noch nicht zur Ausführung gebracht sind, in thunlichst kurzer Frist mit solchen zu versehen und die vorhandenen Vorkehrungen, soweit sie, aus der älteren Zeit stammend, sich nicht als ausreichend erwiesen haben, den neueren Erfahrungen entsprechend zu verbessern. Ausserdem empfiehlt sich die Beschaffung von Schneeräumungsmaschinen neuerer Construction, wie sie in Amerika angewendet worden sind, um durch Versuche in grösserem Massstabe feststellen zu können, inwieweit unter den hiesigen, von den amerikanischen wesentlich abweichenden Verhältnissen die Maschinenkraft zur Beseitigung entstandener Schneeverwehungen vortheilhaft verwendet werden kann. [Centralblatt der Bauverwaltung.]

— (Vermehrung der Bauinspector-Stellen bei der preussischen Eisenbahn-Verwaltung.) In dem Etat der Eisenbahn-Verwaltung für 1890/91 ist die Zahl der technischen ständigen Hilfsarbeiter der Betriebsämter, sowie der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspectoren, bezw. Maschineninspectoren um 63 erhöht worden, von denen 48 bautechnische und 15 maschinentechnische Beamte sind. Die neuen Stellen vertheilen sich auf die Neubau-Verwaltung, die Betriebs- und Werkstätten-Verwaltung, das Wagenamt in Kattowitz u. s. w. Eine Anzahl derselben ist für die ständigen Vertreter der Vorstände der technischen Directionsbureaux, sowie der technischen Hilfsarbeiter bei umfangreichen Betriebsämtern in Aussicht genommen, soweit die Vertreter dauernd nothwendig sind und ihnen als solchen die Leitung und Bearbeitung wichtiger technischer Dienstgeschäfte selbsständig übertragen werden muss. Weiterhin ist noch die Stelle eines Directions-Mitgliedes vorgesehen, welche für einen höheren, in der Neubau-Verwaltung thätigen technischen Beamten bestimmt ist. [Centralblatt der Bauverwaltung.]

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) Die zweite Kammer des sächsischen Landtages erledigte in ihrer Sitzung vom 27. Jänner die Titel 4 und 15 des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats (Erweiterung und Umbau des Bahnhofes Wolkenstein 150.000 Mk. und Beschaffung von Ladeplätzen und Geleisen in der Station Limmritz 85.100 Mk.), deren unverkürzte Bewilligung die Finanz-Deputation B beantragte, welchem Antrage die Kammer stattgab. In derselben Kammer erfolgte in der Sitzung vom 28. Jänner die Schlussberathung des Berichtes der Finanz-Deputation B über das königliche Decret Nr. 20, die Erbauung mehrerer Eisenbahnlinien betreffend, und wurden hiebei gemäss dem Antrage der genannten Deputation der Regierung folgende Summen bewilligt: für die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Bahnhof Gera-Pforten nach Wolfsgefährt 1,166.000 Mk., für eine normalspurige Eisenbahn von Falkenstein nach Muldenberg 1,822.000 Mk., für eine schmalspurige Eisenbahn von Taubenheim über Beiersdorf nach Dürrhennersdorf 1,277.000 Mk., für eine schmalspurige Eisenbahn von Hohenfichte nach Eppendorf 960.000 Mk., für eine schmalspurige Eisenbahn von Ochatz nach Strehla 950.000 Mark und für eine schmalspurige Eisenbahn von Wolkenstein durch das Pressnitzthal nach Jöhstadt 2,625.000 Mk. Gleichzeitig wurde beschlossen, der Regierung die zum Baue der sämmtlichen Bahnen nöthige Expropriationsbefugniss zu geben.

— (Vermehrung der Gütergeleise und Krahne am Elbequai Dresden-Neustadt.) Die zweite Kammer bewilligte am 13. Jänner auf Antrag der Finanz-Deputation den zur Vermehrung der Gütergeleise und Krahne am Elbequai Dresden-Neustadt geforderten Betrag von 100.000 Mk.

Russland. (Gebührenerhebung Seitens der Eisenbahnen für die Aufbewahrung von Gütern.) Nach Art. 49 und 50 des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12./24. Juni 1885, sind die Eisenbahnen verpflichtet, jedes einer Station zugeführte Gut, dessen Beförderung gestattet ist, anzunehmen, auch wenn die Absendung am Tage der Einlieferung nicht möglich ist. Für die in letzterem Falle erforderliche Bergung sind die Eisenbahnen berechtigt, eine besondere Gebühr zu erheben, deren Betrag auf $^1/_5$ Kopeken für das Pud (16·38 kg) festgesetzt ist. Mit der vorstehenden Verordnung vom 26. Juli, respective 7. August 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 8./20. Juni 1889) werden wie das „Arch. f. E. W.“ mittheilt, über die Erhebung dieser Gebühr besondere Vorschriften erlassen. Hiernach sind von der Gebühr befreit: Eilgutsendungen, Pferde und sonstige Thiere, Militärgut, Stückgüter, ferner unter gewissen Umständen Mineralkohle, Baumaterialien und dgl.

— (Versammlung der Vertreter der Eisenbahnen in Tarifangelegenheiten.) Mit der Verordnung vom 1./13. August 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 15./27. August 1889) wurden im Verfolge des kaiserl. Erlasses vom 8./20. März 1889, betreffend die Mittel zur Ausübung der Staatsaufsicht über Eisenbahnen, Vorschriften für die Versammlung der Vertreter der Eisenbahnen in Tarifangelegenheiten erlassen. Nach diesen Vorschriften treten die Versammlungen auf Veranlassung oder mit Genehmigung des Finanzministers zusammen und sind dieselben entweder allgemeine Versammlungen sämmtlicher russischer Eisenbahnen oder besondere Versammlungen einzelner Eisenbahngruppen oder der an einzelnen directen Verkehren betheiligten Eisenbahnen. An allen Versammlungen haben sich Vertreter des Finanzministeriums, sowie anderer Staatsbehörden, welche dazu berufen werden, zu betheiligen. Auf Ersuchen können ferner Vertreter von Instituten und Gesellschaften, welche bei den zur Berathung stehenden Angelegenheiten betheiligt und deren Satzungen von der Regierung genehmigt sind, als Theilnehmer zugelassen werden, jedoch nur mit berathender Stimme. Jede Versammlung wählt einen Geschäftsführer, welcher vom Finanzminister zu bestätigen ist. [Arch. f. Ebhw.]

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Teresa“ aus Hongkong.) Dieser Dampfer von 2011 Tonnen Gehalt ist am 8. December mit 15 Passagieren und 1963 Gewichtstonnen Ladung nach 59tägiger Fahrt von Hongkong in Triest eingetroffen. Derselbe brachte vorzugsweise aus Hongkong: 210 t Quassia; aus Singapore: 125 t Cocosöl, 52 t Gambier, 62 t Kaffee; aus Batavia: 18 t Häute, 167 t Kaffee; aus Manila: 144 t Kaffee; aus Madras: 175 t Baumwolle; aus Calcutta: 180 t Jute, 50 t Häute, 100 t Rapssamen; aus Colombo: 97 t Cocosöl; aus Bombay: 51 t Ricinussamen, 91 t Baumwolle, 48 t Mirabolan; aus Gedda: 90 t Perlmutter; aus Massaua: 19 t Häute, 15 t Perlmutter; aus Port Said: 32 t Baumwolle, 31 t Thee und 23 t Nelken. Der Werth der in Triest ausgeschifften Güter betrug 1,292.306 Gulden.

Frankreich. (Das Schiffahrtsprämien - Gesetz.) Mit Bezug auf den im „Handelsmuseum“ Nr. 45 vom 7. November 1889 abgedruckten Bericht des k. u. k. General-Consulates in Liverpool, wonach das französische Prämien-Gesetz vom Jahre 1881 nicht den gewünschten Erfolg gehabt hätte, hat das k. u. k. General-Consulat in Marseille Anlass genommen, in einem jüngsten Berichte auf die diesbezüglichen Ausführungen im „Moniteur des Colonies“ hinzuweisen, welche in Betracht der im Verordnungs-Blatt Nr. 45 und 89, pag. 792, enthaltenen einschlägigen Darlegungen von besonderem Interesse sind. Diese Ausführungen gipfeln darin, dass durch das Prämien-Gesetz vom 29. Jänner 1881 die französischen Werften einen kräftigen Impuls erhielten, und überdies der Schiffahrt, welche in die Lage kam, billigere Seefrachtsätze zu erstellen, ermöglicht wurde, sich der fremden Concurrenz mit Erfolg zu erwehren. Ausserdem, und abgesehen von den grossen Postpacket-Compagnien, seien nicht nur grosse Dampferlinien ins Leben gerufen worden, wie die „Chargeurs réunis“ von Havre, sondern auch regelmässige Linien Seitens der Segelschiffahrt, deren Tonnage jedes Jahr zunehme. Nichtsdestoweniger dürfte das citirte Gesetz, dessen Wirksamkeit mit 1891 abläuft, anlässlich dessen Erstreckung grossem Widerstande begegnen, insbesondere von Seite der Freihändler, die jeden einer Industrie aus dem Staatssäckel gewährten Schutz als unvereinbar mit dem demokratischen Systeme perhorresciren. Diese Ansicht sei aber unrichtig, denn die Schiffahrtsprämien seien nicht unvereinbar, weder mit dem Freihandels-, noch mit dem Protectionssysteme. Kurz vor 1881 hätte die französische Handelsmarine ein kümmerliches Dasein gefristet, während sie im Jahre 1889 in voller Blüthe stehe. Hiezu käme, dass, wenn auch die Prämien dem Budget mit einigen Millionen zur Last fallen, dagegen in Betracht zu ziehen ist, dass der Fiscus durch das Wiederaufblühen einer schon beinahe untergegangenen Industrie und die hiedurch hervorgerufene commercielle und industrielle Verkehrsbewegung an indirecten Steuern, reichlich für die Lasten, welche ihm das Gesetz vom Jahre 1881 auferlegt, entschädigt wurde. In diesen Ausführungen wird ferner die Frage der Ueberlassung der Staatstransporte an die Privatindustrie, sowie die Bildung von Colonial-Flottillen erörtert, und hervorgehoben, dass der Handel kein Interesse habe, sehr rasch fahrende Dampfer zu bauen; ihm genügen für die Frachtschiffe 10 bis 12, für die Passagierschiffe höchstens 14 bis 15 Seemeilen per Stunde. Eine grössere Schnelligkeit würde weit mehr Kostenconsum erheischen und nur den Waarenraum schmälern. Ein Hauptmoment für die Erneuerung des Prämien-Gesetzes müsste darin gefunden werden, dass den Handelsdampfern in Kriegszeiten die Vertheidigung der Colonien obliege. Hinsichtlich des bisherigen finanziellen Erfolges des französischen Prämien-Gesetzes wird dargelegt, dass die für Neubauten gezahlten Schiffbau-Prämien

im Jahre 1881 . . . . 950.899 Frcs.
1884 . . . . 4,484.468 „ und
1887 . . . . 1,457.482 „

die Prämien an die Rheder

im Jahre 1881 . . . . 2,980.894 Frcs.
1884 . . . . 8,589.331 „ und
1887 . . . . 8,213.481 „

betragen hätten.

In den ersten sieben Jahren erhielten an Prämien:
die Werften . . . . 18,729.012 Frcs.
die Rheder . . . . 49,853.228 „

zusammen . 68,582.240 Frcs.

wobei zu bemerken, dass die dem Schiffbau gewährten Prämien im Grunde genommen keine Last für den Fiscus bedeuten, da dieser sich dafür in der Form von Eingangszöllen von den zum Schiffbau erforderlichen Rohstoffen bezahlt mache, so dass die wirklich an die Handelsflotte vertheilte Prämiensumme nur 49,853.228 Frcs. beträgt. Das Prämiensystem hätte den unleugbaren Vortheil gehabt, den Antheil der nationalen Flagge an der Gesammtbewegung der französischen Schiffahrt innerhalb 8 Jahren von 34·87 pCt. auf 40·24 pCt. zu steigern. Der französische Schiffbau lieferte:

1881 . . . 18.470 Tonnen
1886 . . . . 40.336

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit.) Der von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen unterm 6. November 1889 eingebrachte Antrag auf Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, wonach, unter Annahme des Meridians von Greenwich als Null-Grad, die nach dem 15. Grade östlich von Greenwich sich bestimmende Zeit als Eisenbahnzeit für das gesammte Vereinsgebiet anzunehmen ist, wurde von der geschäftsführenden Direction des genannten Vereines einem aus 15 Eisenbahn-Verwaltungen bestehenden besonderen Ausschusse zur Vorberathung überwiesen, welcher am 8. Jänner in Berlin zur Berathung zusammentrat und folgenden Beschluss fasste: „Der Ausschuss beantragt, die Vereinsversammlung wolle beschliessen: 1. die Einführung der vorgeschlagenen Zonenzeit im Eisenbahndienste als in höchstem Grade zweckmässig anzuerkennen, 2. eine gleiche Erklärung auch in Bezug auf die Zeitangaben in den für das Publicum bestimmten Fahrplänen abzugeben, und 3. die allgemeine Einführung gedachter Zonenzeit auch im bürgerlichen Leben als empfehlenswerth zu bezeichnen.“ Die Berichterstattung für die Vereinsversammlung, welche im Sommer in Dresden stattfindet, hat die Verwaltung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen übernommen. Bekanntlich haben sich die österr. und die ungar. Regierung bereits für die Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit ausgesprochen (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 117 vom Jahre 1889, Seite 1779).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des VII. Stückes.) Das am 3. Februar herausgegebene VII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 919: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Jänner 1890, Z. 1402, an sämmtliche politische Landesbehörden, mit Ausnahme jener in Zara, betreffend die Gestattung der Einfuhr geschlachteter Schweine aus Oesterreich-Ungarn nach Preussen.

Nr. 920: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. Jänner 1890, Z. 5553, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 921: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. Jänner 1890, Z. 9813, betreffend die Einfuhr von Futterschweinen (Lauferschweinen) aus der Confinirungsstation in Biala nach Böhmen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Febrar d. J. dem Oberinspector der priv. Südbahn-Gesellschaft Friedrich August Birk anlässlich seiner erfolgten Versetzung in den Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen, berufseifrigen Wirksamkeit das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Februar d. J. dem Locomotivführer der priv. Südbahn-Gesellschaft Georg Jonke anlässlich seiner erfolgten Versetzung in den Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Nachtrages II zu dem seit 1. November 1886 giltigen Tarifheft 5 für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1890 gelangt der vorbezeichnete Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält einen Schnitt-Tarif für den Classengutverkehr zwischen Stationen der Strecke Przemysl-Lupków einerseits und Mezö-Laborcz—Legenye-Mihalyi andererseits.

Verkäufliche Exemplare dieses Nachtrages sind im Auskunfts-Bureau der k. k. Staatsbahnen in Wien, sowie bei der General-Direction der Ungarischen Nordostbahn in Budapest erhältlich.

Wien, am 4. Februar 1890. [96]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 20. März 1890 werden die in den Ausnahmetarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits vom 1. Februar 1890, unter Position IV/8 und 9, enthaltenen Frachtsätze für getrocknetes Obst etc. und Papier nebst aller hierauf bezughabenden Bestimmungen wieder aufgehoben.

Wien, am 3. Februar 1890. [97]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Neue Bestimmungen über die Gebührenermittlung im Verkehre mit der Steyrthalbahn

Die im Verordnungs-Blatte vom 17. August 1889, Nr. 96, bekannt gegebenen und mit Verordnungs-Blatt vom 17. October 1889, Nr. 122, theilweise abgeänderten Bestimmungen über die Gebührenberechnung werden hinsichtlich der Eil- und Frachtgüter vollständig aufgehoben und treten an deren Stelle ab 15. Februar 1890 die nachfolgenden Bestimmungen:

Für Eil- und Frachtgüter von oder nach der Uebergangsstelle Steyr-Garsten kommen im Allgemeinen die Frachtsätze auf Grund der Entfernungen von oder bis Steyer-Garsten zur Anwendung.

Hiebei ist zu den im Kilometerzeiger ausgewiesenen Entfernungen für Steyer, hinsichtlich der Strecke Steyr—Steyr-Garsten, eine Distanz von 3 km und für Ternberg, hinsichtlich der Strecke Ternberg—Steyr-Garsten, eine solche von 12 km hinzuzurechnen.

In dem Falle, als für die Station Steyr im Localtarife oder in Verbandstarifen Frachtsätze erstellt sind, wodurch unter Berücksichtigung der nachstehenden Zuschlaggebühren billigere Gesammtfrachtsätze sich ergeben, als auf Grund der bis Steyr-Garsten resultirenden Gebühren, sind diese billigeren Gesammtfrachtsätze zur Anwendung zu bringen.

Als Zuschlaggebühren für die Strecke Steyr—Steyr-Garsten werden festgesetzt:

pro 100 kg

1. für normale Eilgüter . . . . 4.8 kr.
2. für ermässigte Eilgüter, sowie für Frachtgüter bei Aufgabe von 5000 kg pro Wagen 1·8 „
3. für Frachtgüter bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen . . . . 1·2 „

Wien, am 28. Jänner 1890. [98]

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr via Wien.

Nachtrag III zum Tarife.

Mit 20. Februar 1890 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 20. August 1887 giltigen Tarife für den in rubro bezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung, welcher ermässigte Frachtsätze für „mineralische Kohle“ von Dombrau und Karwin nach Wien Staatsbahnhof enthält.

Exemplare derselben sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 3. Februar 1890. [99]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Giltigkeit der Frachtsätze für Steinkohlen-Briquettes.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes vom 1. Jänner 1889 für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr gelten auch für Steinkohlen-Briquettes.

Wien, am 4. Februar 1890. [100]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kilometerzeiger zu den Verbandstarifen. (Vermeidung der Einstellung verschiedener Entfernungen zu Zwecken der Lieferfristen für ein und dieselbe Verkehrsrelation.) Bei der Prüfung des Kilometerzeigers zu einem Verbandstarife wurde Seitens der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen die Wahrnehmung gemacht, dass für ein und dieselbe Relation wegen der Seitens der Eisenbahnverwaltungen getrennt nach Verkehrsrichtungen vereinbarten Instradirung verschiedene Entfernungen zum Zwecke der Lieferfristberechnung eingestellt waren. Der betreffenden Bahnverwaltung wurde diesbezüglich bemerkt, dass im vorliegenden Falle von der weiteren Verfolgung dieses Gegenstandes nur aus dem Grunde abgesehen werde, weil es sich um den Transitverkehr durch Oesterreich handle, dass sich jedoch die General-Inspection in ähnlichen Fällen, woselbst aber der Verkehr aus oder nach Oesterreich in Frage kommen würde, die weitere Erwägung vorbehalten müsste. [23. Jänner, G.-I.-Z. 793.]

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Trajectverkehres bei Gombos.) Laut Bekanntmachung der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ist der Donau-Traject zwischen Gombos und Erdöd am 27. Jänner wieder in Betrieb gesetzt worden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
495	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Vierräderige Eisenbahn-Güterwagen, neue, auf eigenen Rädern laufend	Buchs	Verciorova	**Auflieferung von 900 Wagen innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses**, es sei denn, dass Fälle von vis major die Auflieferung dieses Quantums unmöglich machen. Die Transporte müssen unter dem Namen der vertragschliessenden Firma aufgegeben werden und an das mit der Uebernahme der Wagen betraute Organ der rumänischen Staatsbahnen in Verciorova loco adressirt sein; die bezüglichen Frachtbriefe dürfen keine Routenvorschrift enthalten. Das Auf- und Abladen der sub b) bezeichneten Transporte obliegt der Partei	Bis Ende December 1890	Zur Zeit besteht kein directer Tarif		ad a) pro Stück Eisenbahnwagen Francs Gold 216·50	Verschieden nach dem Gewichte der Wagen	Im Kartirungswege gegen Caution*)		*) Ueber die Höhe der Caution, sowie über die sonstigen hierauf bezughabenden Modalitäten ertheilt das Directorium der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest über Verlangen Aufschluss
			b) Vierräderige Eisenbahn-Güterwagen, neue, auf den unter a) bezeichneten Wagen verladen							ad b) ausser dem unter a) bezifferten Frachtsatze Francs Gold 108·25				
									Frachtsätze pro Wagen					
496	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Hliboka	Czernowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen ab Berhometh a/S. unter Beobachtung der im Ausnahmetarif VI der L.C.J.E. enthaltenen allgemeinen Bestimmungen	Vom 19. Februar bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	fl. 7·60	fl. 4·90	fl. 2·70	Im Kartirungswege		
					Volksgarten				6·40	4·06	2·34			
497	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter (für die G.C.L.B.)	km 11 bis Station Dobromil (incl.)	Przemyśl	Aufgabe in ganzen Zügen. Miethfreie Beistellung der zur Verladung, bezw. Beförderung erforderlichen Wagen. Die Verladung ist durch die Partei selbst zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 11·0	kr. 6·3	kr. 4·7	Im Kartirungswege		
				Der Verladestellen auf der Stelle Dobromil-Posada-Chyrowska (incl.)					12·8	7·4	5·4			
498	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwefelkies	Landesgrenze bei Łupków (für Transporte ab Kaschau transito)	Ustrzyki	Zahlung der Fracht für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Aufgabe der Transporte auf Grund directer Frachtbriefe, welche keine Routenvorschrift tragen dürfen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif, bezw. Galizisch-Ungarischer Gemeinschafts-Verkehr	kr. 26·0	kr. 15·6	kr. 10·4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Origin.-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	
					Posada-Chyrowska				31·7	19·6	12·1			
			Cellulose	Ustrzyki	Landesgrenze bei Łupków (mit der Bestimmung nach Stationen der königl. ungar. Staatsbahnen)	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Beibringung directer Frachtbriefe, welche keine Routenvorschrift tragen dürfen			38·1	17·0	21·1		Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
499	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatsbahnen, österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Arad-Temesvárer Bahn und Ungar. Nordostbahn	Holzstiften	Karánsebes	Ławoczne transit	a) Bei Aufgabe von od. Frachtzahlung für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Bei Aufgabe von od. Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife, resp. Verbandstarife	a) 262·3 b) 167·8	231·5 130·8	30·8 37·0	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	Die Transporte sind mit directen, nach Stanislau lautenden Frachtbriefen aufzugeben
		Betheiligten Verwaltungen	Mehl und andere Mahlproducte, Stärke aus Weizen und Kartoffeln, Stärkemehl-Abfälle, Kartoffelmehl	a) Budapest dunaparti teher pályaudvar (Donauuf.-Frachtenbahnhof), Budapest-Józsefváros (Josefstadt) b) Budapest-Lipotváros (Leopoldstadt), Budapest St.E.G. c) Győr (Raab)	Ławoczne transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen nach galizischen Stationen bestimmt sein		Localtarif der betheiligten Verwaltungen	a) — b) — c) 182·50	93·10 98·10 122·10	— — 60·40	Im Kartirungswege		
			Mineraltheer (Petroleum-Rückstände), ferner Blau- und Grünöl in Fässern oder in Cisternenwagen	Ławoczne Landesgrenze im Verkehre mit Drohobycz Kolomea und Suczawa	Budapest-Ferenczváros (Franzstadt) und Budapest-Jozsefváros (Josefstadt)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Transporte sind in einer galizischen Station mit directem Frachtbriefe aufzugeben und an eine Petroleumraffinerie oder Wagenschmierfabrik zu adressiren		Localtarife		104·5 129·6		Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Namen des Reclamanten als Adressaten lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	Die für Budapest-Jozsefváros zugestandenen Frachtsätze finden je um 5 kr. pro 100 kg erhöht auch nach Budapest-Lipótváros und Budapest-Station der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Anwendung
			Oelkitt	Budapest-Jozsefváros (Josefstadt) Budapest-dunap. t. p. u. (Donauuferbahnhof) Budapest-Lipótváros (Leopoldstadt) Budapest St.E.G.	Ławoczne transit	a) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Transporte sind mit directen Frachtbriefen nach einer galiz. Station aufzugeben			a) 270·0 b) 270·0 a) 272·1 b) 272·1 a) 277·1 b) 277·1 a) 277·1 b) 277·1	170·8 132·6 171·8 133·3 176·8 138·3 176·8 138·3	99·2 137·4 100·3 138·8 100·3 138·8 100·3 138·8		Auf Grund der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	
			Kerzen und Seife	Nagy-Szeben (Hermannstadt)	Ławoczne transit	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten. b) Bei Aufgabe von od. Frachtzahlung f. mindest. 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen				a) 331·7 b) 211·3		Im Kartirungswege		

Die nebenstehenden Begünstigungen enthalten rücksichtlich der Strecke der k. k. österr. Staatsbahnen Ławoczne-Landesgrenze keine Ermässigung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
500	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Aetznatron (kaustische Soda)	Saybusch transit	Kolomea	Von Wien, Prag, Aussig, Hruschau und Petrowitz stammend, mit der Bestimmung für die Petroleum-Raffinerie in Kolomea, bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung hiefür Aufgabe auf Grund directer von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation lautender Frachtbriefe ohne Routenvorschreibung	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif, resp. Verbundtarife	Verschieden	154·2 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für Schwefelsäure-Rückstände und der Original-Frachtbriefe für bezogene Sendungen von Schwefelsäure und Aetznatron, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind. Diese Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Hinsichtlich des Transportes der Cisternenwagen gelten jene Bestimmungen, welche nach den jeweils in Frage kommenden Tarifen für derartige zur Petroleum-Verfrachtung bestimmte Wagen Anwendung finden
			Schwefelsäure-Rückstände	Kolomea	Saybusch transit	Rückverfrachtung der Schwefelsäure-Rückstände in Cisternenwagen nach den Bezugsstationen der Schwefelsäure Wien, Prag, Aussig, Hruschau oder Petrowitz				70·4 kr.				
			Schwefelsäure	Stanislau transit	Kolomea	Von Prag, Aussig, Hruschau oder Petrowitz stammend, mit der Bestimmung für die Petroleum-Raffinerie in Kolomea, bei Aufgabe in vollgefüllten Cisternenwagen				11 kr.				
501	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen der Classe B	Pilsen	Wien Donauquai-Bahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1890	Localtarif	95·0 kr.	82·9 kr.	12·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 unter Beigabe der die Weiterbeförderung nachweisenden Frachtdocumente vorzulegen sind	Sendungen müssen nachweislich nach Budapest oder unterhalb Budapest gelegenen ungarischen Stationen zur Weiterbeförderung gelangen
502	K. k. St. B.		Tabakfabrikate	Monasterzyska	Czernowitz	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 110·8	kr. 90·0	kr. 20·8	Im Kartirungswege		
503	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Caolin, Porzellanerde, Pfeifenerde, Chinaclay und gewöhnliche Thonerde	Gross-Opatowitz	Aschenborn-schacht Beuthen O.S.E. Beuthen R.O.U.E. Gleiwitz Kattowitz Königshütte O.S. Laurahütte Morgenroth Rosdzin Ruda Scharley Schoppinitz O.S.E. Schoppinitz R.O.U.E. Sosnowice loco Sosnowice trans. Zabrze Granica loco Granica transit	Wagenladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis zur Einführung im Tarifwege	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandstarif		Mark 1·03 1·02 1·02 1·02 1·00 1·02 1·01 1·02 1·00 1·03 1·02 1·00 1·00 0·96 0·96 1·04 0·97 0·97		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
504	K. k. General-Direction der österr Staatsbahnen		Eisen und Stahl, sowie Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren	Rayczа	Przemyśl	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Galizischer Gemeinschaftsverkehr	193·4	114·0	49·4	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1891 vorzulegende, auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse über die zum Versandt gebrachten Transporte von Eisen und Stahl, sowie Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren, sowie auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug von Eisenerze Eisen, roh, alt, gebrochen	NB. Rücksichtlich des Nachweises des Bezuges von Eisenerz, Eisen, roh, alt, gebrochen, gegenüber dem Versandt von Eisen u. Stahl etc., wird die nebenstehende Begünstigung in das im Verordnungs-Blatt Nr. 144 ex 1889, Post 2875, verlautbarte Frachtzugeständniss einbezogen
						Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür			154·3	111·6	42·7			
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen			154·3 / 127·1	82·8 / 71·5	44·3			
									kr.	kr.	kr.			
505	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen	Nowosielitza	Kolomea	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg mit directen Frachtbriefen ab Nowosielitza nach Diatkowce-Brettler und Szeparowce-Kniazdwor	Bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1890	Localtarife	50·4	40	10·4	Im Kartirungswege		
			Mais, Gerste, Roggen		Nepolokoutz	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg ab Nowosielitza nach Nepolokoutz, Sniatyn u. Kolomea. Beibringung der Bestätigung der Empfangsstation darüber, dass die betreffenden Sendungen dortselbst wirklich bezogen und vom Bahnhofe abgeholt wurden			38·2	29	9·2	Im Rückvergütungswege	Orig.-Frachtbriefe, welche auf die reclamirende Firma als Versenderin lauten und mit der vorerwähnten schriftl. Bestätigung der Empfangsstation versehen sein müssen. Diese Frachtdocumente sind spätestens bis zum 28. Februar 1891 vorzulegen	
					Sniatyn				41·3	30	11·3			
					Kolomea				50·4	40	10·4			
506	K.k.St.B		Kohle	Fohnsdorf	St. Michael	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif	11·4	10·4	1·0	Im Kartirungswege		Partei hat das Abladen auf eigene Kosten zu bewirken
				Leoben transit					5·2	3·7	1·5			
507	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Simbach transit	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Directer Tarif vom 1. Februar 1886	80·0 kr.	67·8 kr.	12·2 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
508	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr., ungar. und gemeinsamen Verwaltungen, excl. Südbahn	Drilch- und Rupfen-Emballagen, in aufgetrenntem Zustande	Im Localverkehre, sowie im Oesterr. und Oesterr.-Ungar. Verbands-Verkehre, dann im Verkehre mit der k. und k. Bosna-Bahn und der k. und k. Militär-Bahn Banjaluka-Doberlin		Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Oesterr. und Oesterr.-Ungar. Verbandstarif		Die Frachtsätze des Specialtarifes 1		Im Kartirungswege		Bei den Sendungen müssen die k. k. Tabakfabriken als Versender und die kgl. ungar. Tabak-Einlös-Aemter als Empfänger erscheinen
509	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Steinkohle (für Regiezwecke der Oe.N.W.B.)	Mittelsteine St.E.G. loco	Schreckenstein	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Satz	50·8 kr.		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen an die Heizhausleitung der Oe.N.W.B. in Schreckenstein adressirt sein
510	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Gross-Meseritsch		ad b) 200 t Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	ad a) Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890 ad b) Bis Ende December 1890	Localtarife	kr.	kr. a) / kr. b)	kr. a) / kr. b)	ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege	ad b) Auf den Reclamanten als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recep., welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	
					Kanitz-Eibenschitz				31·4	21·4 / 19·4	10·0 / 12·0			
					Kromau				35·4	26 9 / 24·9	8·5 / 10 5			
					Wolframitz				36·9	28 5 / 26·5	8·4 / 10·4			
					Mislitz				41 0	34·9 / 32·9	6·1 / 8·1			
					Laa				48 5	39 6 / 37 6	8·9 / 10·9			
					Frättingsdorf				52·6	42·5 / 40·5	10 1 / 12·1			
					Poysdorf				57·6	45·8 / 43·8	11·8 / 13·8			
					Mistelbach				54·8	44·5 / 42·5	10·3 / 12·3			
					Wolkersdorf				56·8	48·2 / 46·2	8·6 / 10·6			
					Possitz-Joslowitz				47·4	38 9 / 36·9	8·5 / 10·5			
511	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segengottes	Okřiško St.E.G. loco	**Für das in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1890 170 Waggons übersteigende Quantum** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif	22 1 kr.	18·1 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen vom Bahnhofe in Okřiško per Achse abgeführt werden
512	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig St.E.G. loco und transit	Brünn St.E.G. und Schimitz	**200 Wagen**	Bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 49·0	kr. 48·0	kr. 1·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	
						Für das in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1890 200 Waggons übersteigende Quantum Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen			49 0	46·0	3·0			
513	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft		Steine, welche laut Tariftheiles I für die Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarn andererseits nach Specialtarif III tarifiren	Nachod	Halbstadt transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif	Verschieden		2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
514	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Dynamit	Selč	Pressburg	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für dieser Artikel allgemein giltigen Tarif- und behördlichen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	490·2 kr.	245·1 kr.	245·1 kr.	Im Kartirungswege		
515	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide, Mehl und Mahlproducte	(oder vice versa)	Kralup St.E.G. loco und transit für Sendungen nach oder von Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Aufgabe von: a) Beliebigen Mengen und b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe A, bezw. den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	a. / b.	a. / b.	a. / b.	Im Kartirungswege		
				Knobis					17·5 / 13·6	15·5 / 11·6	2·0 / 2·0			
				Swoleňoves St.E.G.					9·5 / 8·4	7·5 / 6·4	2·0 / 2·0			
				Naumeřic					— / 7 2	— / 6·4	— / 0·8			
				Volovic					8 0 / 7·2	7·5 / 6·4	0·5 / 0 8			
				Welwarn					9·0 / 8·0	7.5 / 6·4	1·5 / 1·6			
516	Oe. U. St. E. G.		Das im Verordnungs-Blatte Nr. 9, sub Post 366, am 23. Jänner 1890 publicirte Zugeständniss hat unter Aufrechthaltung der publicirten Bedingungen und Modalitäten, rücksichtlich der Strecke Prag (Hrabovka) transit, Schönpriesen, auch Giltigkeit für gleiche Sendungen von Holoubkau und Zbirov nach Schönpriesen.											
517	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	K o r k h o l z	Wien Nordbahnhof, " Staatsbahnhof, " Nordwestbahnhof, " Franz Josef-Bahnhof, " Elisabethbahnhof*) (oder vice versa)	Bremen	a) Giltig bei Aufgabe von mindestens 5000 kg b) Giltig bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür	Giltig bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband-Tarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Sätze	Mark a) 5·13 b) 4·29		Im Kartirungswege		*) Im Verkehre mit Stettin und Swinemünde ist directe Abfertigung nicht zulässig
					Brake					a) 5·37 b) 4·49				
					Bremerhafen					a) 5·37 b) 4·49				
					Geestemünde					a) 5·37 b) 4·49				
					Nordenham					a) 5·37 b) 4·49				
					Hamburg B.					a) 4·98 b) 4·18				
					Lübeck					a) 4·98 b) 4·18				
					Harburg					a) 4·93 b) 4·14				
					Stettin					a) 4·14 b) 3·59				
					Swinemünde					a) 4 62 b) 3 93				
518	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Schiebtruhen, eisenbeschlagene, Schiebtruhenräder, Schiebkarren, Steinkarren, Rodeln, Kippkarren (zerlegt), Stangen, Hebbäume, Schussleitern und für Bauzwecke bestimmte ordinäre Mörtelschaffel, ineinander gesteckt	Makow	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarif für den Galiz.-Wiener Gemeinschaftsverkehr, bezw. Tarif für den Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr, bezw. Localtarif	kr. 242·4	kr. 188 3	kr. 54·1	Im Kartirungswege		
				Makow	Brünn Nordbahnhof				194·9	166·5	28·4			
				Sucha	Wien Nord- oder Staatsbahnhof				238·3	184·3	54·0			
				Sucha	Brünn Nordbahnhof				186·8	156 0	30 8			
				Bielitz	Wien Nordbahnhof				199·9	165·4	34·5			
				Bielitz	Brünn Nordbahnhof				147·8	126 0	21·8			
519	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	Die bisher mit 5 Pfennigen pro 100 kg bemessene Schleppbahngebühr wird bei den nachstehend angeführten im Rückvergütungswege giltigen Ausnahmetarifen ab 20. Februar d. J. auf 10 Pfennige pro 100 kg erhöht. Ausnahmetarife Nr. 3 für Zucker, enthalten in den Tarifen Oesterreich-Laube-Aussig-Landungsplatz auf Seite 91 und im Nachtrage III zum Tarife Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag auf Seite 59. Ausnahmetarif Nr. 2 für Zucker, enthalten im Nachtrag I zum Tarife Nordwestböhmen-Laube auf Seite 10 und im Tarife Westösterreich-Schönpriesen-Umschlag auf Seite 61											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
520	Mähr.-schlesischen Centralbahn		Obst, getrocknetes, Pflaumenmus und Nüsse	Olmütz	Röwersdorf	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis 31. December 1890	Localtarif	51·0 kr.	42·7 kr.	8·3 kr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsscheine bis spätestens Ende Februar 1891	
521	Mährisch-schlesischen Centralbahn		Für Pferde- und sonstige Viehfutter, als: Hafer, Kleie, Heu und Stroh, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlempe, Spülicht und Träbern	Allen Stationen	Olmütz transit und Troppau transit	Aufgabe in Mengen von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum. Sendungen müssen mit direct nach einer Galizischen oder Bukowinaer Station lautenden Frachtbriefen und auf Grund von Bestellzetteln zur Beförderung gebracht werden. Das Auf- und Abladen hat der Versender, bezw. Empfänger zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1890	Localtarif	Verschieden	0·13 kr pro 100 kg und 1 km fix	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer Galizischen oder Bukowinaer Gemeinde oder Gutsgebiet für ihre Angehörigen zur Fütterung ihres Viehstandes auf Grund von durch den betreffenden Gemeindevorstand bezw. Gutsgebiets-Vorsteher nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und Seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaften bestätigten Bestellzettel bezogen werden. Die diesbezüglichen Bestellzettel sind den Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezug der Sendungen von der Bahnanstalt zurückbehalten
522	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahnen Dębica-Rozwadów und Jaroslau-Sokal	Dachziegel	Krakau	Stationen der C.L.B. und der beiden vorbenannten Localbahnen	Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen im directen Verkehre ab Wien Nordbahnhof und Unterlassung einer Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Widerruf, spätestens Ende August 1890	Galiz.-Wiener Gemeinschaftstarif	Tarifmässig	Frachtberechnung nach dem für Mauerziegel auf den Linien der C.L.B. und den vorbezeichneten beiden Localbahnen bestehenden Ausnahmetarif V	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die Firma des Reclamanten als Versenderin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage quartalweise, spätestens Ende October 1890 zu geschehen hat	
523	Steyrthal-bahn		Lohe (Borke) roh und gemahlen	Stationen der Steyrthal-Bahn		Aufgabe von mindestens 6000 kg pro Frachtbrief; Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif	1·2 kr. pro km excl. Manipulationsgebühr	0·8 kr. pro km excl. Manipulationsgebühr	0·4 kr. pro km	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
524	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Baumwollgarne	Bozen	Grammat-Neusiedl	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Instradirung darf Seitens der Parteien auf den Frachtbriefen nicht vorgeschrieben werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	236 kr. incl. Mgb.	190 kr. incl. Mgb.	46 kr.	Im Kartirungswege		
525	**Böhmischen Westbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Strohpackpapier und Strohpappendeckel	Pilsen (B. W. B.)	Olmütz loco	a) Bei Einzelnsendungen b) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 15. Februar bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 3 b, vom 1. Mai 1888	kr. a) 174·2 b) 148·7	kr. 149·8 128·9	kr. 24·4 19·8	Im Kartirungswege		*) Für Sendungen mit der Bestimmung nach Stationen der M.S.C.B. und der k. k. Staatsbahnstrecken Kriegsdorf - Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal exclus. Troppau und Würbenthal **) Für Sendungen nach Würbenthal
					Olmütz transit*)				a) 174·2 b) 148·7	149·8 128·9	24·4 19·8			
					Olmütz transit**)				a) 174·2 b) 148·7	149·8 118·9	24·4 29·8			

Druckfehler-Berichtigung. **K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 8 vom 21. Jänner 1890 soll es bei Post 344 in der Rubrik „für die Transportstrecke von" richtig „Kazňau" anstatt „Kazňa" heissen.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährten Kartirungsfrachtsätze publicirt wurden	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	Bezeichnung der Verkehrsrelation nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 6 vom 16. Jänner 1890	289	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, zugleich im Namen der Bukowinaer Localbahnen	Brennholz	Berhometh a. S.	Czernowitz u. Volksgarten	Wird mit 18. Februar 1890 aufgehoben

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 16. **Wien, 8. Februar 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen Lagerhauses in Saaz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ferdinand Kraupner, Realitätenbesitzer in Saaz, Ernst Mick, Oberdirector der vereinigten Zuckerfabriken in Saaz und Kriegern, und Genossen die Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines unter der Firma „Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz“ zu protokollirenden öffentlichen Lagerhauses in Saaz ertheilt und das für dieses Lagerhaus vorgelegte Reglement sammt Schiedsgerichtsordnung genehmigt.

Wien, am 30. Jänner 1890. Z. 2679.

Reglement

für das öffentliche Lagerhaus in Saaz *).

§ 1.

Das öffentliche Lagerhaus in Saaz ist unter der Firma „Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz“ handelsgerichtlich protokollirt.

§ 2.

Die Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses in Saaz umfasst im Wesentlichen folgende Geschäfte:

1. Aus- und Einladen der zur Lagerung bestimmten Güter in die Lagerräume und aus denselben.
2. Einlagerung und Besorgung der mit den Lagergütern vorzunehmenden Manipulationen.
3. Ausführung der von den Auftraggebern getroffenen Versandtdispositionen.
4. Die Besorgung der Versicherung der eingelagerten Güter gegen Feuersgefahr.
5. Die Einhebung der auf den Waaren allenfalls haftenden Frachten, Zölle, Steuern, Gebühren, Lagerzinse, Spesen und sonstigen Lasten.

§ 3.

Die Verwaltung des Lagerhauses wird durch den hiezu bestellten Lagerhaus-Verwalter besorgt, welchem das nöthige Beamten- und Dienstpersonale beigegeben ist.

Beschwerden über das Beamten- und Dienstpersonale sind an den Verwalter, Beschwerden über diesen an die Firma zu richten.

§ 4.

Zur Einlagerung in das Lagerhaus werden nur die im Lagerhaus-Tarife angeführten Waaren und Producte übernommen. Ueber Producte und Waaren, welche im Lagerhaus-Tarife nicht enthalten sind, ist ein besonderes Uebereinkommen mit der Lagerhaus-Verwaltung zu treffen.

§ 5.

Die zur Einlagerung gelangenden Waaren müssen äusserlich gut beschaffen, und wenn sie verpackt sind, muss die Emballage haltbar und zweckmässig sein. Gegenstände von schlechter Beschaffenheit, in beschädigter, unhaltbarer Verpackung werden nur dann übernommen, wenn keine Besorgniss für deren Inhalt obwaltet, oder wenn die Partei auf dem Frachtbriefe bestätigt, dass sie, unbeschadet der im § 14 des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., normirten Haftung des Lagerhauses, die Einlagerung auf ihre Gefahr wünsche; in diesem Falle sind die Unterschriften der Hinterleger zu Gunsten des Lagerhauses beweisgiltig. Sollten Ausbesserungen bei

*) Genehmigt mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 30. Jänner 1890, Z. 2679.

mangelhaftem Zustande der Verpackung nothwendig sein, so haben die Hinterleger die hiefür berechneten Kosten anstandslos zu vergüten.

Die Lagerhaus-Verwaltung hat das Recht, Waarencolli zu öffnen, wenn der Verdacht falscher Inhaltsangabe Seitens des Einlagernden begründet ist.

Güter, welche einer zoll- oder steuerämtlichen Behandlung unterliegen, sind von der Einlagerung ausgeschlossen.

Feuergefährliche, explodirbare oder andere schädliche Waaren sind von der Einlagerung im Lagerhause ausgeschlossen, wenn nicht ein besonderes Uebereinkommen mit der Lagerhaus-Verwaltung getroffen wurde.

§ 6.

Die zur Einlagerung gebrachten Gegenstände sind entweder mit einem Frachtbriefe oder mit einem Begleitscheine zu begleiten. Diese Documente müssen ausser den vom Gesetze vorgeschriebenen Erfordernissen insbesondere enthalten:

a) den Tag und Ort der Aufgabe;
b) die genaue Adresse (Vor- und Zuname, dann Wohnort) des Hinterlegers;
c) die Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummern der Colli;
d) das Sporcogewicht in Kilogramm, den Inhalt der Waare und deren Assecuranzwerth.

Bei den mit Zeichen und Nummern bezeichneten Colli ist das Gewicht jedes einzelnen Colli, sowie der nach der Verschiedenheit der Waarengattungen specificirte Assecuranzwerth anzuführen.

§ 7.

Für den Fall, als gefällsämtliche Documente mitfolgen, müssen selbe in dem Frachtbriefe angeführt, an demselben angeheftet und mit diesem offen übergeben werden, widrigens die Aufnahme des Gutes verweigert werden kann.

§ 8.

Alle aus unrichtigen Angaben in den Frachtbriefen oder durch Unterlassung von Angaben in denselben entstehenden nachtheiligen Folgen fallen, unbeschadet der im § 14, Gesetz vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., normirten Haftung des Lagerhauses, der betreffenden Partei zur Last.

§ 9.

Die mittelst Eisenbahnen, Schiffen oder sonstigen Gelegenheiten für Rechnung einer Partei direct eintretenden Güter werden ordnungsmässig avisirt, und wird der Ueberbringer eines indossirten Bahn- oder Schiffsrecepisses als zur Verfügung über die Waare berechtigt angesehen.

Das indossirte Recepisse bleibt bis zur Beibringung einer anderen giltigen Legitimation in Verwahrung der Lagerhaus-Verwaltung.

§ 10.

Die Uebernahme und Uebergabe aller eingelagerten Waaren findet ohne Ausnahme nach dem Gewichte statt, und wird die Ermittlung desselben stets im Lagerhause vorgenommen. Für das Lagerhaus ist nur das von ihm erhobene Gewicht allein massgebend und kann nur dieses allein in die betreffenden Lagerbücher eingetragen werden. In allen Fällen gilt für das Lagerhaus das jeweilig bestehende gesetzliche Gewicht.

§ 11.

Die Geschäfte des öffentlichen Lagerhauses sind als Handelsgeschäfte im Sinne des Artikels 271 des Handels-Gesetzbuches und die Lagerhaus-Unternehmung selbst als Kaufmann im Sinne des Artikels 4 des Handels-Gesetzbuches zu betrachten.

§ 12.

Alle den Geschäftsbetrieb des Lagerhauses betreffenden Aufträge sind schriftlich zu ertheilen; mündliche Aufträge werden nicht berücksichtigt und hat bei telegraphischen Aufträgen der Auftragsgeber die Folgen der mit dieser Vermittlungsart verbundenen Irrthümer zu tragen.

§ 13.

Einzulagernde Waaren sind 24 Stunden vorher bei der Lagerhaus-Verwaltung anzumelden.

Aufträge an die Lagerhaus-Verwaltung werden nach der Reihenfolge ihres Eintreffens nach Mass der verfügbaren Kräfte und vorhandenen Einrichtungen effectuirt und kann nach Massgabe des Raumes, gegen Erfüllung der Bedingungen des Reglements die Einlagerung Niemanden verweigert werden.

Begünstigungen (Refactien, Rabatte u. dgl.) sind nur bei allgemeiner Giltigkeit statthaft und dürfen erst drei Tage nach ihrer, in Gemässheit des § 41 des Reglements geschehenen Veröffentlichung angewendet werden.

§ 14.

Vertragsbestimmungen (mittelst Reglement oder durch besondere Uebereinkunft), welche mit einer der Lagerhaus-Unternehmung gesetzlich obliegenden Verpflichtung in Widerspruch stehen, haben keine rechtliche Wirkung.

§ 15.

Die Lagerhaus-Unternehmung haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betriebe des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entsteht. Die Lagerhaus-Unternehmung hat die Anwendung dieser Sorgfalt zu beweisen.

Die Lagerhaus-Unternehmung haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei ihren Verrichtungen bedient.

Wegen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Lagerhaus-Unternehmung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung, spätestens aber vier Wochen nach dem Tage des Austrittes der Waare aus dem Lagerhause im Sinne des Artikels 348 des allgemeinen Handels-Gesetzbuches nachgesucht worden ist, und bewiesen wird, dass der Verlust, die Verminderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

Die Verjährung der Klagen und Einreden gegen die Lagerhaus-Unternehmung wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ausfolgung der Waare richtet sich nach dnn im Artikel 386 des Handels-Gesetzbuches für den Spediteur gegebenen Bestimmungen.

§ 16.

Die Lagerhaus-Unternehmung ist verpflichtet, dem Hinterleger auf dessen Verlangen über die in ihrem Lagerhause eingelagerte Waare einen Lagerschein auszustellen, welcher einen Ausschnitt des von der Lagerhaus-Unternehmung fortlaufend zu führenden Juxtenbuches zu bilden und aus zwei zusammenhängenden, jedoch von einander trennbaren Theilen, und zwar:

1. dem Lagerbesitzscheine,

2. dem Warrant (d. i. Lager-Pfandscheine) zu bestehen hat.

§ 17.

Beide Theile des Lagerscheines müssen an Ordre lauten und haben unter gegenseitiger Bezugnahme aufeinander zu enthalten:

1. Die Benennung des Lagerhauses, das Datum der Ausstellung und die Unterschrift des von der Lagerhaus-Unternehmung hiezu bevollmächtigten Beamten.
2. Die laufende Zahl des Lagerbuches.
3. Name und Wohnort des Hinterlegers.
4. Genaue Angaben über die Menge und Gattung und die allfälligen besonderen Kennzeichen der eingelagerten Waare.
5. Die Angabe, bei wem und zu welchem Werthe die Versicherung genommen wurde.
6. Die allenfalls im Voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit.
7. Die Angabe, ob auf der Waare ein Zoll oder eine Steuer oder sonstige öffentliche Abgabe oder aber Gebühren und Vorauslagen der Lagerhaus-Unternehmung haften.

§ 18.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat während der Dauer der Einlagerung ein, auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare:

a) wenn der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Waare entfallenden eigenen Gebühren und
b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuern, Transport- und Erhaltungskosten oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Waare bestrittenen Vorauslagen, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in Lagerhausgeschäften.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigenthümer des Lagerscheines oder eines der beiden Theile desselben nur insoweit geltend gemacht werden, als bei Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhaus-Unternehmung an den Hinterleger in beiden Theilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist, oder wofern es sich um rücksichtlich dieser Waare erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhaus-Unternehmung handelt, nur insoweit, als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine im Voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit, und, wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für eine Dauer von nicht mehr als einem Jahre vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines entfallen.

§ 19.

Werden die auf bestimmte Zeit eingelagerten Waaren nicht nach Ablauf der verabredeten Lagerzeit, oder die auf unbestimmte Zeit eingelagerten Waaren nicht innerhalb eines Jahres von der Einlagerung, und wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, vor der Ausstellung des Lagerscheines bezogen, oder wird die eingelagerte Waare vom Verderb bedroht, so ist die Lagerhaus-Unternehmung nach an den Hinterleger vorher gerichteter Verständigung zum Verkaufe der Waare berechtigt. Der in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen statthafte Verkauf der eingelagerten Waaren wird ohne gerichtliches Verfahren nach den im Artikel 311 des allgemeinen Handels-Gesetzbuches enthaltenen Bestimmungen durchgeführt.

Die Ausfolgung der Waare an den Käufer geschieht gegen Zahlung des Kaufpreises an die Lagerhaus-Unternehmung.

§ 20.

Dem Hinterleger, wenn jedoch ein Lagerschein ausgestellt ist, dem Eigenthümer des Besitzscheines, sowie dem des Warrants ist die Besichtigung der eingelagerten Waare jederzeit innerhalb der kundgemachten Geschäftsstunden gestattet. Auch steht es dem Hinterleger, beziehungsweise dem Eigenthümer des Besitzscheines frei, von den eingelagerten Waaren, insoferne es die Natur derselben zulässt und hiedurch der Werth des Gutes nicht beeinträchtigt wird, Muster (Proben) in entsprechender Menge zu nehmen, und wird hiefür die im Tarife festgesetzte Gebühr eingehoben.

§ 21.

Ist ein Lagerschein oder einer der beiden Theile desselben abhanden gekommen, so finden in Bezug auf die Amortisation die im Artikel 73 der allgemeinen Wechselordnung enthaltenen Bestimmungen mit der Massgabe sinngemässe Anwendung, dass von der bewilligten Einleitung des Amortisationsverfahrens die Lagerhaus-Unternehmung zu verständigen ist.

Bei Besitzscheinen ist der Beginn der Amortisationsfrist, wenn die Lagerzeit noch nicht abgelaufen ist, auf den ersten Tag nach Ablauf der Lagerzeit festzusetzen.

Handelt es sich um die Amortisation eines Besitzscheines oder um die Amortisation beider Theile eines Lagerscheines, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens und bevor das Amortisationserkenntniss erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zum Bezuge der Waare ertheilen. Wurde von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so kann nach erfolgter Amortisation derjenige, zu dessen Gunsten dieselbe ausgesprochen wurde, die Ausfolgung eines neuen Besitzscheines, bezw. beider Theile des Lagerscheines auf seine Kosten von der Lagerhaus-Unternehmung begehren.

Handelt es sich um die Amortisation eines indossirten Warrants, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens, bevor das Amortisationserkenntniss erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zur Empfangnahme der Pfandsumme sammt Nebengebühren, sowie zur Vornahme jener Schritte ertheilen, welche im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, zur Wahrung seiner Rechte und zur Hereinbringung seiner Forderung nothwendig sind.

§ 22.

Der Name des mit der leitenden Verwaltung des Lagerhauses betrauten und mit Generalvollmacht ausgestatteten Beamten, welcher zur Unterschrift der Lagerscheine und zur Bestätigung der Eintragung des ersten Indossamentes auf denselben in das Lagerbuch von der Lagerhaus-Unternehmung ermächtigt ist, wird kundgemacht (§ 41 des Reglements).

§ 23.

Alle zur Einlagerung übernommenen Waaren werden durch die Lagerhaus-Verwaltung gegen Feuerschaden versichert.

Als Versicherungswerth wird der vom Hinterleger angegebene Versicherungsbetrag angenommen. Der Hinterleger hat die bemessenen Versicherungsprämien zu entrichten.

Den in Folge von Brandschäden Beschädigten wird nur die von den Versicherungs-Gesellschaften bezahlte Schadenssumme als Ersatz geleistet.

Zur Empfangnahme der Versicherungssumme ist, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, ausschliesslich die Lagerhaus-Unternehmung berechtigt.

§ 24.

Die auf den eintretenden Gütern haftenden Frachtgebühren und Spesen werden in der Regel von Seite der Lagerhaus-Verwaltung, wenn voraussichtlich für die Lagerhaus-Unternehmung hieraus kein Verlust erwachsen kann, berichtigt.

§ 25.

Alle vorkommenden Speditionen werden über Verlangen der Parteien gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühren besorgt.

§ 26.

Die Lagerhaus-Unternehmung ist, wenn kein Lagerschein ausgestellt ist, verpflichtet, die Waare gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuer-Gebühren, sowie ihrer mit gesetzlichem Pfandrechte ausgestatteten Gebühren und sonstigen Forderungen dem Hinterleger jederzeit auszufolgen. Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist die Lagerhaus-Unternehmung verpflichtet, die Waare gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuer-Gebühren und ihrer Gebühren und Forderungen nach Massgabe des zweiten Absatzes des § 28 des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., dem Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines unter der Bedingung der gleichzeitigen Rückstellung dieses Scheines jederzeit auszufolgen.

§ 27.

Ohne gleichzeitige Rückstellung des Warrants kann die Ausfolgung der Waare von dem Eigenthümer des Besitzscheines nur begehrt werden, wenn die Pfandsumme sammt den etwaigen bis zum Verfallstage des Warrants zu berechnenden Zinsen bei der Lagerhaus-Unternehmung zur Ausfolgung an den Eigenthümer des Warrants hinterlegt wird. Dass der Warrant noch nicht fällig oder die Lagerzeit noch nicht abgelaufen ist, bildet kein Hinderniss für die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen. Ist auf dem Warrant ein besonderer Domiciliat benannt, so hat die Lagerhaus-Unternehmung denselben von der erfolgten Hinterlegung zu verständigen.

Der zur Einlösung des Warrants bei der Lagerhaus-Unternehmung hinterlegte Betrag ist von dieser an den Eigenthümer des Warrants unter Einziehung des letzteren auszufolgen, und wenn die Behebung nicht binnen drei Monaten nach Verfall des Warrants erfolgt, bei Gericht zu erlegen.

§ 28.

Der Bezug einer eingelagerten Waarenpartie kann auf einmal oder in Partien stattfinden; bei solchen Gütern jedoch, die in Kisten, Ballen, Säcken, Körben oder Fässern verwahrt werden, kann der Bezug nur nach Colli gestattet werden.

Leere Kisten und Gefässe müssen längstens innerhalb acht Tagen von dem Eigenthümer abgeholt werden, widrigens sie für dessen Rechnung verkauft und der Erlös hiefür nach Abzug der Kosten ihm gutgeschrieben werden wird.

§ 29.

Die für die Einlagerung, Aufbewahrung, Auslagerung und alle sonstigen Verrichtungen des Lagerhauses zu entrichtenden Gebühren werden von der Lagerhaus-Verwaltung nach ihrem eigenen Ermessen festgesetzt, abgeändert und kundgemacht; doch können Erhöhungen des Tarifes nicht früher als am 15. Tage nach ihrer in Gemässheit des § 41 dieses Reglements erfolgten Veröffentlichung in Kraft treten.

§ 30.

Der Lagerzins wird vom Tage des Eintrittes nach Wochen berechnet; ist die Einlagerungszeit kürzer als eine Woche, so wird der Lagerzins für eine volle Woche gerechnet, ebenso wird bei der Auslagerung jede angefangene Woche für voll gerechnet.

§ 31.

Die tarifmässigen Gebühren sind auf jeweilige Aufforderung der Lagerhaus-Verwaltung spätestens nach acht Wochen vom Tage der Einlagerung zu bezahlen. Die Lagerhaus-Verwaltung ist aber auch berechtigt, zu verlangen, dass die Gebühren im Vorhinein bezahlt werden.

§ 32.

Der Hinterleger unterwirft sich durch die Einlagerung von Waaren und Producten den Bestimmungen dieser Lagerhaus-Ordnung und des von der Lagerhaus-Unternehmung kundgemachten, jeweilig geltenden Tarifes.

§ 33.

Alle zwischen der Lagerhaus-Unternehmung als Inhaberin des „öffentlichen Lagerhauses in Saaz“ und den Hinterlegern entstehenden Rechtsstreitigkeiten werden durch den inappellablen Ausspruch eines Schiedsgerichtes entschieden, wenn sich die Parteien durch einen schriftlich errichteten Vergleich darauf geeinigt haben.

Die Art und Weise der Zusammensetzung des Schiedsgerichtes für die einzelnen Fälle, sowie das Verfahren vor demselben werden durch besondere Bestimmungen geregelt, welche als Anhang und integrirender Bestandtheil dieser Lagerhaus-Ordnung zu gelten haben.

§ 34.

Die Auf- und Abgabe findet mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich, und zwar vom 1. März bis 30. September von 7 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends und vom 1. October bis Ende Februar von 8 Uhr Früh bis 5 Uhr Abends ununterbrochen statt; an Sonn- und Feiertagen werden bis 12 Uhr Mittags den Parteien Auskünfte ertheilt.

§ 35.

Fremden ist der Eintritt in das Lagerhaus nur dann gestattet, wenn sie sich durch den Besitz eines Erlaubniss- oder Lagerscheines ausweisen können. Der Besitzer eines Lagerscheines ist nur zum Besuche jener Abtheilung, wo die betreffenden Waaren lagern, berechtigt.

§ 36.

Manipulationen mit den eingelagerten Waaren, wie Mischungen, Adjustirungen durch andere als die Organe der Lagerhaus-Verwaltung, können nur mit Bewilligung der letzteren und unbeschadet deren in § 14, Gesetz vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, normirten Haftung vorgenommen werden.

§ 37.

Der Austrttt aus dem Lagerhause mit Waarenpacketen ist ohne Legitimation untersagt.

§ 38.

Innerhalb der Lagerräume haben die Parteien sich des Tabakrauchens zu enthalten.

§ 39.

Die Verabreichung von Geschenken, Trinkgeldern oder geistigen Getränken an die Magazinsbediensteten und Arbeiter ist strenge untersagt. Auch haben sich die Parteien eines jeden aussergeschäftlichen Gespräches mit den Bediensteten zu enthalten, und ebenso ist es nicht gestattet, Auskünfte über im Lagerhause erliegende Waaren und daselbst gemachte Geschäfte fremder Parteien einzuholen.

§ 40.

Im „Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ werden unter Beobachtung der diesbezüglich noch zu ertheilenden Weisungen monatlich Ausweise über die ein- und ausgelagerten Waaren, über den verbleibenden Lagerstand und dessen Versicherungswerth, sowie über den Nennbetrag der ausgegebenen Lagerscheine veröffentlicht. Mindestens einmal im Jahre haben diese Ausweise auch die Angabe der Waarengattungen, welche mehr als 5% der Waarenbewegung betragen, zu enthalten.

§ 41.

Die Verlautbarung dieses Reglements, der Tarife und Tarifbegünstigungen und deren Aenderungen, sowie aller in Gemässheit dieses Reglements erforderlichen Publicationen erfolgt durch Kundmachung in der „Prager Zeitung“, in dem „Verordnungs-Blatte des k. k. österreichischen Handelsministeriums“, in den Localblättern: „Saazer Nachrichten“ und „Saazer Zeitung“, endlich durch Anschlag im Lagerhause.

Bestimmungen

betreffend das im § 33 des Reglements für das Saazer Lagerhaus festgesetzte Schiedsgericht.

Competenz.

§ 1.

Das Schiedsgericht des Lagerhauses ist zur Entscheidung von Streitigkeiten aus Lagerhaus-Geschäften berufen, wenn sich die Parteien durch einen schriftlich errichteten Vergleich dem Schiedsgerichte unterworfen haben.

Constituirung.

§ 2.

Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Art gebildet, dass beide Streittheile je drei, nicht in Gemässheit dieses Statutes ausgeschlossene Personen als Schiedsrichter wählen. Die vollzogene Wahl und die Erklärung der gewählten Schiedsrichter über die Annahme der Wahl ist sogleich von jeder wahlberechtigten Partei der anderen mitzutheilen.

§ 3.

Wenn einer der Streittheile eine giltige Wahl nicht vornimmt oder die Annahmeerklärung der von ihm gewählten Schiedsrichter nicht beibringt, und auch einer diesbezüglich von der anderen Seite an ihn gerichteten Mahnung innerhalb 14 Tagen nicht Folge leistet, so ist die in der Wahl nicht saumselige Seite berechtigt, die fehlenden Schiedsrichter für die saumselige zu wählen.

§ 4.

Ausgeschlossen von der Wahl zum Schiedsrichteramte sind:

1. Diejenigen, die in Folge strafgerichtlicher Verurtheilung (in Gemässheit des Gesetzes vom 15. November 1867) nicht im Vollgenusse der bürgerlichen Rechte stehen. Ferner Diejenigen, wider welche wegen einer derartigen strafbaren Handlung die strafgerichtliche Untersuchung eingeleitet ist, sowie alle Diejenigen, welche sich in Untersuchungs- oder Strafhaft befinden.
2. Diejenigen, über deren Vermögen der Concurs eröffnet ist, so lange die Concursverhandlung dauert.
3. Diejenigen, welche nicht in Saaz ihren ordentlichen Wohnsitz haben.
4. Diejenigen, welche der Unternehmung des Saazer Lagerhauses angehören, oder welche im Dienste derselben stehen.
5. Wenn ein Schiedsspruch für ungiltig erklärt wurde Diejenigen, die bei der früheren Verhandlung als Schiedsrichter fungirt haben.

§ 5.

Der Obmann des Schiedsgerichtes wird in einer Versammlung sämmtlicher Schiedsrichter, welche von den Inhabern des Lagerhauses zu diesem Behufe einzuberufen ist, gewählt. Zur Vornahme dieser Wahl ist die Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern des Schiedsgerichtes erforderlich. Die Wahl erfolgt mittelst Stimmzettel durch absolute Majorität. Wird bei dem ersten Wahlgange die absolute Majorität nicht erzielt, so findet eine engere Wahl statt und sind in dieselbe Diejenigen, welche bei dem ersten Wahlgange die relativ meisten Stimmen erhalten haben, einzubeziehen.

Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Ist bei einem der gewählten Obmänner einer der im § 4 bezeichneten Ausschliessungsgründe vorhanden, so ist an dessen Stelle eine Neuwahl vorzunehmen.

§ 6.

Das Schiedsrichter-Collegium, welches zur Entscheidung über einen Streitfall zusammentritt, besteht aus acht Mitgliedern, und zwar dem Obmann als Vorsitzenden, sechs von den Parteien gewählten Schiedsrichtern und dem Schriftführer, den der Vorsitzende zu bestellen hat. Sollte aber in einem Streitfalle der Zusammentritt des Schiedsrichter-Collegiums durch Ausbleiben eines oder mehrerer Schiedsrichter zum drittenmale frustrirt werden, so sind, wenn mindestens der Obmann und noch zwei Schiedsrichter (ohne Rücksicht darauf, von wem sie gewählt wurden) anwesend sind, dieselben über Begehren einer Partei verpflichtet, mit der Verhandlung und Urtheilsfällung vorzugehen.

Einbringung der Klage.

§ 7.

Die Klage hat eine gedrängte Darstellung des Streitfalles und die Bezeichnung der geltend zu machenden Beweismittel, Namen und Wohnort der Parteien und Zeugen zu enthalten. Urkundliche Behelfe sind in zweifacher Abschrift oder in Urschrift und in Abschrift anzuschliessen. Das mit dem Originale instruirte Klagspare bleibt in Händen des Schiedsgerichtes.

Die Rechtsansprüche können vor dem Schiedsgerichte schriftlich oder mündlich durch Protokollarerklärung bei dem Obmanne des Schiedsgerichtes persönlich oder durch Bevollmächtigte angebracht werden. Letztere haben sich durch eine schriftliche Specialvollmacht im Sinne des § 1008 a. b. G. B. zu legitimiren.

Die schriftliche Klage, sowie alle sonstigen Eingaben an das Schiedsgericht sind beim Obmanne zu überreichen. Eine etwa erforderliche Ergänzung der Klage hat der Obmann sofort zu veranlassen. Ansprüche, aus demselben Rechtsgeschäfte oder aus der nämlichen Thatsache entsprungen, können auch von mehreren Klägern in derselben Klage geltend gemacht werden. Auch können nach dem Ermessen des Schiedsgerichtes mehrere Ansprüche eines Klägers aus verschiedenen Rechtsgeschäften oder Thatsachen cumulativ in ein und dieselbe Verhandlung einbezogen werden.

Ablehnung.

§ 8.

Ein Schiedsrichter oder Obmann kann abgelehnt werden:

1. in seinem eigenen und in allen jenen Geschäften, bei welchen er unmittelbar oder mittelbar Schaden oder Vortheil zu erwarten hat;
2. in Geschäften seiner Gattin, seiner Blutsanverwandten in auf- und absteigender Linie und seiner Geschwister oder jener, die mit ihm im selben Grade verschwägert sind;
3. in Geschäften seiner Mündel und Curanden;
4. in Geschäften, bei welchen er früher als Zeuge, Sachwalter oder Mittelsmann eingeschritten ist;
5. wenn er im Dienstverhältnisse zu einer der beiden Parteien steht. Doch muss die Partei dieses Ablehnungsrecht längstens innerhalb drei Tagen nach Bekanntgabe der gegentheils gewählten Schiedsrichter geltend machen, widrigens dieses Ablehnungsrecht erloschen ist.

Jedes Mitglied des Schiedsgerichtes ist, auch wenn es von der Partei nicht abgelehnt wird, verpflichtet, sich in denjenigen Streitsachen, in welchen es nach den vorstehenden Bestimmungen abgelehnt werden könnte, jeder Mitwirkung zu enthalten.

§ 9.

Erkennt das abgelehnte Mitglied einen Ablehnungsgrund nicht an, so steht die Entscheidung über die geltend gemachte Ablehnung eines Schiedsrichters dem Schiedsgerichts-Obmanne zu.

Trifft die Ablehnung den Obmann, so entscheiden hierüber die Schiedsrichter und ist derselbe bei gleichgetheilten Stimmen als abgelehnt anzusehen.

§ 10.

Wird einem Ablehnungsbegehren aus was immer für einem Grunde stattgegeben, oder fällt ein Schiedsrichter durch Tod, durch Rücklegung des Schiedsrichteramtes oder in Folge Eintrittes eines der im § 4 erwähnten Ausschliessungsgründe weg, so hat die betreffende Partei bei den Folgen des § 3 einen neuen Schiedsrichter zu wählen.

Tritt eine dieser Voraussetzungen hinsichtlich des Obmannes des Schiedsgerichtes ein, so ist eine Neuwahl nach den im § 5 enthaltenen Bestimmungen einzuleiten.

Anberaumung der Verhandlung.

§ 11.

Der Obmann des Schiedsgerichtes hat sofort ein Exemplar der Klage oder eine Abschrift des diesfälligen Protokolles, sowie Abschriften der Klagsbeilagen dem Gegner zustellen zu lassen, die Parteien zur mündlichen Verhandlung auf einen angemessenen kurzen Termin vorzuladen und die Schiedsrichter einzuberufen.

Verhandlung.

§ 12.

Die Verhandlungen des Schiedsgerichtes sind mit Ausnahme der Berathung des Spruches öffentlich.

§ 13.

Die Verhandlung ist bis zur Verkündigung ihres Schlusses als ein Ganzes anzusehen. Alles bis zu diesem Zeitpunkte Vorgebrachte gilt als rechtzeitig vorgebracht.

Bei der Urtheilsfällung ist nur dasjenige zu berücksichtigen, was in der Verhandlung vorgekommen ist.

§ 14.

Wird eine bereits begonnene Verhandlung vor Schöpfung des Schiedsspruches vertagt, so sollen bei der neuerlichen Verhandlung in der Regel derselbe Obmann und dieselben Schiedsrichter fungiren.

Ist dieses der Fall, so hat der Obmann in der späteren Verhandlung die wesentlichen Ergebnisse der früheren mündlichen Verhandlung, welche ihm noch in klarer Erinnerung sind und ihm allenfalls durch eigenhändige, zur Unterstützung seines Gedächtnisses geführte Aufzeichnungen bestätigt werden, mit Bezugnahme auf die Klage, auf die zu den Acten gebrachten Beweisstücke und die protokollarischen Beurkundungen mit thunlicher Uebersichtlichkeit mündlich vorzuführen und an die also festgesetzten Ergebnisse der abgebrochenen Verhandlung die Fortsetzung derselben anzuknüpfen.

§ 15.

Die Parteien können vor dem Schiedsgerichte persönlich oder mit ihren Vertretern erscheinen oder sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen.

§ 16.

Bleibt ein Streittheil ungeachtet der an ihn erfolgten und nachgewiesenen Verständigung bei der Verhandlung ohne gewichtige vorherige Entschuldigung aus, so kann mit der Verhandlung und nach Schluss derselben mit der Schöpfung des Spruches vorgegangen werden.

§ 17.

Der Vorsitzende handhabt die Sitzungspolizei und kann, wenn einer der Anwesenden sich unanständig benimmt, dessen Entfernung anordnen.

Sollte eine derartige Verfügung gegen eine der Parteien getroffen werden, so kann, ungeachtet ihrer Entfernung, mit der Fortführung der Verhandlung und der Schöpfung des Spruches vorgegangen, oder die Verhandlung vertagt und die Partei angewiesen werden, bei neuerlicher Verhandlung durch einen Vertreter zu erscheinen, widrigens sie als nicht erschienen angesehen würde. Jedenfalls hat die weggewiesene Partei die Kosten der frustrirten Verhandlung zu ersetzen.

§ 18.

Die Parteien haben ihre Belege, Originalurkunden etc., soweit sie nicht der Klage beigelegt wurden, zur Verhandlung mitzubringen. Es steht ihnen auch frei, die Zeugen mitzubringen, oder deren Vorladung durch das Schiedsgericht zu veranlassen.

Findet das Schiedsgericht ausserdem die Einvernehmung von Zeugen, die Erhebung eines Sachverständigenbefundes oder die Abnahme eines Handschlages für nothwendig, so kann es dies nach seinem Ermessen sogleich selbst vornehmen, oder sich wegen Vornahme an das ordentliche Gericht wenden.

Letzteres hat auch im Falle einer Eidesabnahme und dann stattzufinden, wenn die Zeugen oder Sachver-

ständigen der an sie ergangenen Vorladung des Schiedsgerichtes nicht Folge leisten.

Nach Einlangen der Beweiserhebung ist eine neuerliche Verhandlung auszuschreiben und den Parteien bekanntzugeben, deren Ermessen es überlassen bleibt, hiebei zu erscheinen oder nicht.

Bei der neuerlichen Verhandlung wird, auch wenn beide Theile wegbleiben, der Schiedsspruch geschöpft.

Schiedsspruch.

§ 19.

Der Schiedsspruch wird durch absolute Stimmenmehrheit geschöpft. Nur bei gleichgetheilten Stimmen hat der Vorsitzende mitzustimmen und wird diejenige Meinung, welcher er beitritt, zum Beschlusse erhoben.

§ 20.

Bei Schöpfung des Spruches ist das Schiedsgericht an die Bestimmungen des Civilrechtes und der jeweilig geltenden Lagerhaus-Ordnung gebunden und entscheidet unter Berücksichtigung des Ergebnisses der gesammten Verhandlung und Beweisführung nach freier Ueberzeugung.

§ 21.

Der Schiedsspruch darf das Begehren der Parteien nicht überschreiten und muss, wenn eine Zahlung oder sonstige Leistung aufgetragen wird, immer auch die Frist zur Erfüllung bestimmen. Die Ausmessung dieser Frist bleibt dem Schiedsgerichte überlassen, doch soll die Frist in der Regel nicht länger als 14 Tage und nicht kürzer als 3 Tage sein.

§ 22.

Die Verkündigung des Schiedsspruches, der zu protokolliren ist, hat unmittelbar nach dem Schlusse der mündlichen Verhandlung zu geschehen. — Dem Schiedsspruche sind die Entscheidungsgründe, welche eine gedrängte Darstellung des Sachverhaltes zu enthalten haben, beizugeben.

Waren die Parteien bei der Verkündigung des Schiedsspruches nicht anwesend, oder wenn dies die eine oder andere Partei begehrt, so ist denselben eine schriftliche Ausfertigung des Schiedsspruches sammt Gründen zuzustellen.

§ 23.

Vor dem Schiedsgerichte können auch executionsfähige Vergleiche geschlossen werden.

§ 24.

Das Schiedsgericht entscheidet auch über Incidenzstreitigkeiten, insbesondere über Gesuche um Rechtfertigung des Ausbleibens.

Protokollführung.

§ 25.

Ueber die mündliche Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen; dasselbe muss die Namen der Mitglieder des Schiedsgerichtes, der Parteien und ihrer Vertreter, die wesentlichen Vorkommnisse in der Sitzung, die Beweismittel, den Erfolg der Beweisführung, die Verkündigung des Urtheiles und die hierüber etwa abgegebenen Erklärungen der Parteien enthalten.

Das Verhandlungs- und Berathungsprotokoll, der Schiedsspruch, sowie überhaupt alle Erlässe des Schiedsgerichtes müssen von dem Obmanne und dem Schriftführer unterfertigt sein. Den Schiedsrichtern steht das Recht zu, diese sämmtlichen Urkunden mitzufertigen.

Kosten.

§ 26.

Im Spruche sind die Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens, sowie die, einem Streittheile eventuell erwachsenen Vertretungskosten, deren Ausmass das Schiedsgericht zu bestimmen hat, dem Sachfälligen ganz aufzuerlegen, im Falle jedoch ein jeder Streittheil nur zum Theile obsiegt, entsprechend zu theilen.

Die Kosten eines Sachbefundes oder einer Beweiserhebung überhaupt sind von jener Partei vorzuschiessen, welche dieselben veranlasst.

§ 27.

Die schiedsrichterlichen Urtheile und die vor dem Schiedsgerichte abgeschlossenen Vergleiche unterliegen den in dem Gebührengesetze vorgeschriebenen Stempeln und Gebühren.

Rechtsmittel.

§ 28.

Gegen Erkenntnisse des Schiedsgerichtes ist eine Berufung unzulässig.

§ 29.

Die Klage auf Ungiltigkeit des Schiedsspruches ist bei dem ordentlichen Richter I. Instanz, welcher zur Entscheidung in der Hauptsache berufen wäre, binnen der unerstreckbaren Frist von acht Tagen, vom Tage der mündlichen Verkündigung des Schiedsspruches oder, wenn in Folge Abwesenheit der Partei bei der Verkündigung des Schiedsspruches oder eines von ihr hiebei gestellten Begehrens eine schriftliche Ausfertigung des Schiedsspruches ihr zugestellt wurde, vom Tage dieser Zustellung schriftlich anzubringen. Sie muss mit der Unterschrift eines Advocaten versehen sein.

Durch Erhebung der Klage auf Ungiltigkeit eines Schiedsspruches wird die Execution desselben nicht gehemmt.

Execution.

§ 30.

Die Vollstreckung des Schiedsspruches oder des vor dem Schiedsgerichte geschlossenen Vergleiches ist bei dem zuständigen Gerichte anzusuchen.

Schlussbestimmung.

Das Schiedsgericht hat über die Vergleiche und geschöpften Sprüche ein Buch zu führen, welches in Verwahrung des Bürgermeisteramtes der Stadt Saaz bleibt.

Von der Verwaltung des Saazer Lagerhauses.

Berichtigung.

In der am 31. December 1889 ausgegebenen Nummer 152 des Verordnungs-Blattes, enthaltend die A. h. Concessions-Urkunde vom 23. November 1889 für die schmalspurige Localbahn von Mori über Arco nach Riva, hat der Schluss des 4. Absatzes im § 6 (Seite 2474, Zeile 2 und 3) übereinstimmend mit dem Inhalte des § 1, Absatz 3, richtig zu lauten: „darf nicht höher als mit fünf Procent bemessen werden“.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 361. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. Februar befindet sich im Einlaufe eine Zuschrift Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers Marquis Bacquehem vom 14. Jänner d. J. an das Präsidium des Abgeordnetenhauses, in welcher die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Abzweigungen der Galizischen Transversalbahn, und zwar für die Strecken Sucha-Podgórze, Skawina-Oświęcim und Saybusch-Zwardon, aufgestellten Baurechnungen zur verfassungsmässigen Behandlung übermittelt werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bahnhof Wien: Neue Geleiseverbindungen.) Am Personenbahnhofe in Wien wird eine Geleiseverbindung mit den in Bau befindlichen Wagenschuppen, sowie eine zweite südliche Ausfahrt aus den Locomotivremisen hergestellt. [3. Jänner, Z. 51.358 ex 1889.]

— (Linie Wien-Krakau: Restringirte Erweiterung der Station Rohatetz.) Das Handelsministerium hat mit dem Vorbehalte, dass im Bedarfsfalle alle ursprünglich projectirt gewesenen Herstellungen zur Vergrösserung der Station Rohatetz ausgeführt werden, gestattet, dass vorläufig nur jene Baulichkeiten und Geleiseherstellungen zur Ausführung gelangen, welche für die neu eröffnete Localbahn Rohatetz-Sudoměřitz-Petrau nothwendig sind. [23. December 1889, Z. 40.289.]

— (Linie Lundenburg-Zellerndorf: Vergrösserung der Haltestelle Voitelsbrunn.) In der Haltestelle Voitelsbrunn ist an das bestehende Wächterhaus Nr. 63 F eine Wartehalle und ein offener Perron angebaut, sowie ein Nebengebäude errichtet worden. [27. December 1889, Z. 46.261.]

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Bauconsens für das zweite Geleise der Strecke Krakau-Przemyśl.) Bei den in der Zeit vom 9. bis 24. Juli, 4. bis 16. November und 22. November bis 11. December 1889 abgehaltenen politischen Begehungen wurde in Ansehung der in die Theilstrecken Krakau-Dembica, Dembica-Rzeszów und Rzeszów-Przemyśl fallenden Theile des projectirten zweiten Geleises der Bauconsens ex commissione ausgesprochen.
[ZZ. 1762, 2524 und 2720 H.-M. ex 1889.]

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft im Staatsbetriebe. (Erweiterung des Lemberger Bahnhofes.) Das Project der Vergrösserung des Lemberger Bahnhofes und zweier dortselbst herzustellender Verladerampen wurde auf Grund der in der Zeit vom 2. bis 4. Juli 1889 abgehaltenen politischen Begehung zur Ausführung genehmigt.
[25. Jänner, Z. 1737 H.-M. ex 1889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. a) für eine Wasserleitung vom Werkstättenreservoir zur Krahnleitung in der Station Knittelfeld;
   b) für eine Brückenwage in der Station Launsdorf;
   c) für die Vergrösserung des Magazins in der Station Krainburg;
   d) für den östlichen Theil der Veranda in der Station Fehring;
   e) für das Nebengebäude zum Aufnahmsgebäude in der Station Fehring;
   f) für einen gedeckten Ladeperron in der Station Zeltweg;
   g) für eine Signalhütte in km 240·025 in der Station Judenburg;
   h) für das Magazin des Johann Widershofer in der Station Weiz;
   i) für das Magazin des Valentin Bauer in der Station Weiz;
2. a) für die freistehende Bilettencassa bei km 0·0075 am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Wien;
   b) für die Wartehalle mit Veranda und Nebengebäude in der Station Klosterneuburg-Weidling;
   c) für das Aufnahmsgebäude mit Veranda und Nebengebäude und die Wartehalle mit Veranda und Nebengebäude in der Haltestelle Klosterneuburg-Kierling;
   d) für das Aufnahmsgebäude mit Veranda und Nebengebäude, den Güterschuppen sammt Laderampe und die Wartehalle mit Veranda und Nebengebäude in der Station Kritzendorf;
   e) für die Locomotiv-Montirung und das heizbare Schilderhaus bei km 163·617 in der Station Gmünd (sämmtliche Bauten im Zuge der Linie Wien-Eger);
3. für je einen Güterschuppen in den Haltestellen Getzersdorf, Viehofen-Fabrik, Atzenbrugg und in der Station Sitzenberg, sowie die Verlängerung des Güterschuppens in der Station Traismauer der Linie St. Pölten-Tulln;
4. für die in den Stationen Dobromil und Komancza der Linie Przemyśl-Lupków durch Vergrösserung der dortigen Aufnahmsgebäude gewonnenen neuen Localitäten.

— (Bewilligung der Verwendung von Steinkohle als Feuerungsmaterial auf den Kolomeaer und Bukowinaer Localbahnen.) Schon im Vorjahre wurde die Genehmigung ertheilt, auf den Kolomeaer Localbahnen, sowie auf der Schleppbahn Berhometh-Mezebrody der Bukowinaer Localbahnen Steinkohle als Feuerungsmaterial unter der Bedingung verwenden zu dürfen, dass die Locomotiven mit einer seitlich angebrachten Vorrichtung für Dampfableitung zum Zwecke der Verhinderung des Funkenfluges versehen sind. Unter derselben Bedingung wurde nunmehr die gleiche Genehmigung für die Zugsförderung auf den Strecken Hadikfalva-Radautz und Wama—Russ.-Moldawitza der Bukowinaer Localbahnen ertheilt. Sollten jedoch begründete Beschwerden laut werden, welche bei mangelhafter Handhabung der besagten Dampfableitungs-Vorrichtung nicht ausgeschlossen sind, so würde wieder auf die ausschliessliche Coaksfeuerung zurückgegriffen werden.
[H.-M.-Z. 1473.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 200 Stück Kohlenwagen mit 15 t Tragkraft.) Um den erhöhten Anforderungen des Kohlenverkehres Rechnung zu tragen, hat die Verwaltung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen, abermals 200 Stück Kohlenwagen, und zwar 150 Stück ohne Bremse und 50 Stück mit Bremse, mit einer Tragfähigkeit von 15 t anzuschaffen. Die von der Bahnverwaltung eingereichten Typenpläne wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums mit dem Bemerken genehmigt, dass der Verkehr dieser Wagen mit Rücksicht auf deren Gewicht auf Hauptbahnen und auf jene Localbahnen einzuschränken sein wird, bei welchen der Uebergang so schwerer Wagen in Folge Beschaffenheit der Unterbauobjecte und des Oberbaues zulässig erscheint. Rücksichtlich der Typenpläne für die Wagen mit Bremse wurde Seitens des k. k. Handelsministeriums der Mangel von gedeckten Bremsersitzen beanständet.
[25. Jänner, Z. 53.797 ex 1889.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahnen im Zalaer Comitate. (Abschluss des Bauvertrages.) Die Projectanten der Localbahnen Keszthely-Tapolcza-Sümeg und Sümeg—Zala-Szent-Gról (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1888 und Nr. 66 ex 1889), welche Linien in Ergänzung der im Zalaer Comitate projectirten und theilweise bereits im Baue befindlichen Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33 und 45 ex 1889) zunächst Anschlüsse an die im Bau befindliche Localbahn Csáktornya (Csakathurn) — Zala-Szent-Iván — Ükk (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1889) herzustellen berufen sind, haben mit der Münchener Localbahn-Actiengesellschaft, welche gegenwärtig den Bau der Linie Csáktornya—Zala-Szent-Iván—Ükk ausgeführt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 und 133 ex 1889) einen Bauvertrag abgeschlossen, welcher mit dem Tage des Erwerbes der definitiven Concessionirung der genannten projectirten Linie ins Leben treten wird.

Projectirte Localbahn im Somogyer Comitate. (Ansuchen um Subventionirung von Seite des Comitats-Municipiums.) Die Projectanten der Localbahn Balaton-Szent-György—Somogy-Szobb (Nagy-Atád—Szobb), eventuell Kutas (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 84 ex 1889, Vorconcession Post 2), welche im Anschlusse an das im Südwesten Ungarns im Ausbau begriffene Localbahnnetz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 und 143 ex 1888 und Nr. 33, 45, 66 und 104 ex 1889), und zwar durch Vermittlung der Linie Balaton-Szent-György-Keszthely die Verbindung dieses Netzes mit den zwischen dem rechten Donauufer und der Südbahnlinie Budapest-Kanizsa-Pragerhof gelegenen Hauptlinien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen herzustellen berufen wäre, haben, wie aus Budapest berichtet wird, an das Municipium des Comitates Somogy das Ansuchen um Subventionirung der projectirten Linie mit 3000 fl. per Kilometer gestellt, welche Summe vom genannten Municipium durch Aufnahme eine Darlehens von circa 600.000 fl. zu beschaffen wäre.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verkauf von gebrauchten Stahlschienen im Submissionswege.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass 6890 q gebrauchte Stahlschienen, welche aus ihrem südlichen Betriebsnetze rückgenommen wurden und für Bahnbau, Hochbau und sonstige Zwecke noch vollkommen geeignet sind, am 14. März im Offertwege an den Meistbietenden veräussert werden. Auskünfte über die näheren Bestimmungen, Zahlungsbedingnisse etc. ertheilt die Material- und Inventar-Anschaffungs-Commission der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Budapest, Andrássystrasse 75, woselbst auch die entsprechenden Drucksorten für Offertstellung zu beziehen sind.

Technischer Rath für Wasserbau-Angelegenheiten im Bereiche Ungarns. (Ernennungen.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat, behufs gründlicher Berathung der die Landesinteressen berührenden Wasserbauten und principiell wichtigen hydrotechnischen Fragen, einen „Technischen Rath für Wasserbau-Angelegenheiten“ errichtet, welcher in allen jenen Fragen, die sich gleichzeitig auf jene der Schiffbarkeit der Gewässer beziehen, im Einvernehmen mit dem Technischen Rathe des kgl. ungar. Handelsministeriums vorzugehen haben wird. Der Präsident des Rathes ist der Ackerbauminister, erster Vicepräsident der Staatssecretär dieses Ministeriums, zweiter Vicepräsident der Chef des Landescultur-Ingenieuramtes; des Ferneren wurden zu Mitgliedern des Rathsgremiums mit dreijähriger Functionsdauer ernannt: Sectionsrath Eugen Kvassay (derzeit Chef des Landescultur-Ingenieuramtes); Michael Klimm, Rector der kgl. ungar. polytechnischen Josefs-Akademie in Budapest; Ministerialtath Ludwig Tolnay, Reichstags-Abgeordneter, in seiner Eigenschaft als Präsident des Ungarischen Ingenieur- und Architekten-Vereines; Alexander Lipthay de Kisfalud, Professor der kgl. polytechnischen Josefs-Akademie, in seiner Eigenschaft als Vicepräsident des oben genannten Vereines; Ernst Wallandt, Sectionsrath des kgl. ungar. Handelsministeriums, Leiter der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore; Aurel Wein, Oberingenieur; Johann Barócs, Director der Theiss - Inundations-Gesellschaft; die Oberingenieure dieser Gesellschaft Josef Hajdu, Georg Rupcsics, Victor Révy; die kgl. Oberingenieue Alexius Biró und Michael Bolla; die Cultur-Oberingenieure Tihamér Lisznyay, Ladislaus Josza, Alexander Loves. Mitglieder des Rathes sind von Amtswegen: Josef Péch, Sectionsrath, derzeit Chef der hydrographischen Abtheilung; Ludwig Bertalon, technischer Rath, derzeit Chef der Donausection; Julius Marina, technischer Rath, derzeit Chef der Theisssection; ferner die technischen Räthe Sigmund Fekete und Franz Münzberger, und in ihrer Eigenschaft als Bezirks-Wasserbau-Inspectoren die Ministerial-Oberingenieure Leopold Farago, Johann Gallacz, Josef Paksy und Johann Buliovszky.

Ausland.

Sachsen. (Umgestaltung der Dresdener Bahnhöfe.) In dem den Ständen zugegangenen kgl. Decrete Nr. 25, betreffend die Umgestaltung der Dresdener Bahnhöfe, richtet die Staatsregierung an die Ständeversammlung den Antrag, dieselbe wolle:

1. zu dem Umbaue der Dresdener Bahnhöfe und der Ausführung der damit zusammenhängenden neuen Bahnanlagen nach dem dargelegten Plane, dessen Ausführung generell auf 34,870.000 Mk. veranschlagt worden ist, das Einverständniss unter der Voraussetzung, dass mit der Stadtgemeinde Dresden wegen Leistung des als angemessen erachteten Beitrages zu den Baukosten ein befriedigendes Abkommen erzielt wird, erklären,
2. der Staatsregierung für die gedachten baulichen Herstellungen das Expropriationsbefugniss, soweit nöthig, ertheilen, und
3. als erste Baugelderrate den Betrag von 3,000.000 Mk. bewilligen.

Der ermittelte Gesammtaufwand von 34,870.000 Mk. setzt sich aus folgenden Anschlagssummen zusammen: Hauptpersonenbahnhof in Dresden-Altstadt (von Strehlen bis zur Falkenbrücke 8,965.000 Mk., Abstell- und Güterbahnhof in Dresden-Altstadt 2,070.000 Mk., Verbindungsbahn mit Haltestelle „Wettiner Strasse“ (von der Falkenbrücke bis zur Marienbrücke) 2,950.000 Mark, Rangirbahnhof in Dresden-Friedrichstadt 5,600.000 Mk., Personenbahnhof in Dresden-Neustadt 3,370.000 Mk., Güterbahnhof in Dresden-Neustadt 1,940.000 Mk., Verlegung der Dresden-Leipziger Personenzugsgeleise (vom neuen Personenbahnhofe bis Pieschen) 1,520.000 Mk., Rangirbahnhof in Klotzsche 330.000 Mk., Verbindungsbahn bei Zitzschewig 400.000 Mk., Elbebrücke für zwei Gütergeleise 1,550.000 Mk., Werkstättenbahnhof in Dresden-Friedrichstadt 4,065.000 Mk., zweites Geleise von Dresden-Friedrichstadt bis Naundorf 1,110.000 Mk., Dienstgebäude an der Strehlener Strasse 1,000.000 Mk. Der veranschlagte Gesammtaufwand wird sich jedoch um die von der Stadtgemeinde Dresden zu übernehmenden Leistungen — soweit dieselben nicht in baulichen Herstellungen oder in Arealüberlassung, sondern in einem baaren Kostenbetrage bestehen — noch vermindern. Die Ausführung des aufgestellten Bauplanes dürfte einen Zeitraum von wenigstens 10 Jahren in Anspruch nehmen.

Schweiz. (Zahnradbahn auf das Brienzer Rothhorn.) Bereits wieder ist ein Project für eine neue Bergbahn aufgetaucht, welches alle Aussicht auf Realisirung hat, indem das Brienzer Rothhorn in Folge seiner günstigen Lage im Berner Oberlande, ein vielbesuchter Aussichtspunkt ist. Das Project dieser Bahn ist vom Ingenieur Lindner in Luzern verfasst. Die Bahn nimmt ihren Anfang auf Côte 570 in der Station Brienz (Tracht) der Brünigbahn. Nach anfänglichen geringeren Steigungen von 180, 200 und 220 pro mille wird alsbald die maximale Steigung von 250 pro mille erreicht; welche mit Ausnahme der in 50 pro mille projectirten Stationen und Haltestellen durchwegs beibehalten wird. Die erste Wasserstation „Geldried“ auf Côte 1027 wird durch einen 260 m langen und im Bogen von 80 m Radius gelegenen Kehrtunnel erreicht. Hierauf wird die Planalp-Fluh in einem 200 m langen, geraden Tunnel erstiegen und erreicht die Bahn die 1325 m hohe Station Hausstadt. Sodann folgen die Stationen Mittel-Staffel und Oberst-Staffel, worauf der Schöngütsch mit einem 400 m langen Kehrtunnel im Bogen von 150 m Radius unterfahren und die Station Rothhorn erreicht wird. Diese letztere liegt 2252 m über dem Meere, circa 100 m unterhalb der Spitze des Rothhornes und etwa 400 m von derselben entfernt.

Nach der Lage der Endstation würde diese Linie die bisher erreichte höchste Côte von 2076 m (Pilatusbahn) noch um ein beträchtliches überschreiten. Die circa 6·7 km lange Bahn ist mit 80 cm Spurweite und Bögen bis zu 80 m Radius projectirt; jedoch sollen im Bedarfsfalle nach dem Ergebnisse der Detailstudien auch Curven bis 60 m Radius Anwendung finden, wenn es die bauökonomischen Rücksichten erfordern. Die Bahn soll im Ganzen in gleicher Weise wie jene auf dem Monte Generoso (siehe Nr. 123 vom vorigen Jahre) hergestellt werden. Der Oberbau ist vollständig in Eisen mit 20 kg p. l. m schweren schweren Stahlschienen auf 25 kg schweren Schwellen und mit zweilamelliger Zahnschiene (System Abt) von je 25 mm Stärke projectirt.

Die Zahnschiene ist nicht derart erhöht, wie es bei gemischtem Betriebe nothwendig wäre, sondern nur so viel, als es die Weichenconstruction erfordert. Sämmtliche Geleise der Stationen erhalten nämlich gleichfalls Zahnschienen, jedoch nur mit einer Lamelle; für die Geleisverbindungen sind nicht Schiebeweichen, sondern Zahnschienenweichen vorgesehen. Die Station Brienz erhält eine Drehscheibe.

Der Fahrpark besteht aus 4 Locomotiven, 4 Personenwagen und 2 offenen Güterwagen.

Die Locomotiven erhalten 2 Zahnradachsen mit je 2 Zahnradscheiben und 1 Laufachse.

Die beiden Zahnräder haben einen fixen Achsstand von 1·8 m, der Gesammtradstand beträgt 3·8 m. Im leeren Zustande ist das Gewicht der Locomotive 13 Tonnen, im Dienste 17 Tonnen. Dieselbe kann einen geschlossenen, mit 48 Fahrgästen gefüllten Personenwagen auf der Maximalsteigung von 250 pro mille und in der schärfsten Curve mit einer Geschwindigkeit

von 5 km per Stunde befördern. Die effectiven Baukosten sind einschliesslich Fahrpark mit 1,880.000 Frcs. (circa 247.000 Frcs. per km) veranschlagt. Das Nominal-Anlagecapital, inclusive Intercalarzinsen und Geldbeschaffung ist bisher auf 2,000.000 Frcs. bemessen. Das auf der Bergspitze zu erbauende Hotel wird aus einem besonderen Fonde hergestellt. Die geringe Differenz zwischen effectiven und Nominal-Capitale von 120.000 Frcs., wobei 50.000 Frcs. für Bauzinsen, 10.000 Frcs. für allgemeine Verwaltung und blos 50.000 Frcs. für eigentliche Geldbeschaffung in Aussicht genommen sind, zeigt, unter welch' günstigen Bedingungen es in der Schweiz möglich wird, Capital für solche Unternehmungen zu erhalten.

[Schweizerische Bauzeitung].

Russland. (Vorschüsse auf Getreidefrachten.) Da die Eisenbahn-Getreidetransporte im Innern Russlands in den letzten Jahren bedeutende Dimensionen annahmen, so ist den Eisenbahnen durch eine Allerhöchst bestätigte Entscheidung des Reichsrathes vom 14. Juni 1888 gestattet worden, zeitweilig, im Laufe von drei Jahren, auf ihre Rechnung Vorschüsse auf Getreidefrachten zu ertheilen, wobei folgende Regeln zu beobachten sind:

1. Die Eisenbahnen können Vorschüsse aus den Betriebsmitteln ertheilen oder zu dem Zwecke von Credit in Privat-Handelsbanken Gebrauch machen.
2. Die Ertheilung von Vorschüssen aus den Betriebsmitteln wird nur solchen Eisenbahnen gestattet, deren Rentabilität und finanzielle Lage vom Finanzminister nach Uebereinkunft mit dem Communicationen-Minister und dem Reichs-Controleur als solche anerkannt worden, welche die ordnungsmässige Zinsen- und Amortisationszahlung auf Obligationen, die von den Eisenbahnen oder von der Regierung auf Rechnung der Eisenbahnen emittirt worden, vollkommen sicher stellt, sowie auch die Rückerstattung an die Reichsrentei der als Darlehen und Vorschüsse verschiedener Art gewährten Summen garantirt (in den Grenzen, die durch die Statuten und Bedingungen betreffs Ertheilung von Darlehen und Vorschüssen festgesetzt sind).
3. Die Zinsen von den Vorschüssen werden von den Eisenbahnen bei Bezahlung des Vorschusses erhoben für die Zeit der wirklichen Dauer desselben mit Berechnung nach Tagen, in einer Höhe, welche die vom Finanzminister vorgeschriebene Grenze nicht überschreitet.
4. Die Verträge der Eisenbahnen mit Privat-Handelsbanken betreffs Benützung des Credits in diesen Banken zur Ertheilung von Vorschüssen, unterliegt in jedem einzelnen Falle der Bestätigung durch den Finanzminister nach Uebereinkunft mit dem Communicationen-Minister und dem Reichs-Controleur.
5. Die im § 4 erwähnten Verträge beziehen sich nur auf die Operation betreffs Vorschüsse auf Getreidefrachten und betrifft keineswegs die Operation bezüglich Aufbewahrung von Frachten und Verkauf in Commission.

Von dieser Einrichtung ist vielfach Gebrauch gemacht worden, da hiedurch auch weniger bemittelte Producenten in die Lage gesetzt werden, ihr Getreide direct in die Handelscentren zu führen und nicht an Zwischenhändler verschleudern zu müssen.

Bulgarien. (Eisenbahnproject.) Eine französische Gesellschaft hat im Vereine mit dem bulgarischen Unternehmer Hagienow der bulgarischen Regierung angeboten, eine Eisenbahn Kaspadisan-Trnovo-Plevna-Sofia durch das Iskerthal zu bauen gegen bulgarische Staatsschuldverschreibungen zu einem später zu bestimmenden Curse. Der Plan liegt der Regierung zur Prüfung vor, die endgiltige Entscheidung dürfte jedoch erst nach Schluss des Sobranje getroffen werden. Die Regierung gedenkt, die Linie auf jeden Fall im Frühjahre in Angriff zu nehmen, ist aber noch nicht schlüssig, ob sie dieselbe schmal- oder normalspurig bauen soll. [Bautechniker.]

— (Lieferungen für die Eisenbahnen.) Die Direction des Budapester Handelsmuseums verlautbart, dass die fürstlich bulgarische Staatseisenbahn-Direction zur Vervollständigung ihres rollenden Materials 6 Personenzugs-Locomotiven, 6 Güterzugs-Locomotiven, 25 Personenwagen, 6 Postambulancewagen, 106 Lastwagen diverser Typen, 2 Schneepflüge, 1 Hebekrahn, 2 Draisinen, sowie auch diverses fixes Material, wie Drehscheiben, Semaphore, Brückenwaagen etc., benöthigt. Die Zeichnungen der Typen, Bedingnisshefte etc. erliegen in der Directionskanzlei des Budapester Handelsmuseums zur Einsicht.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Massregeln zur Verhütung von Gefahren bei Steinkohlenladungen auf Schiffen.) Im Auftrage des deutschen Reichsamtes des Innern ist eine Anweisung über die Gefahren der Steinkohlen in Kauffahrteischiffen und Mittel zu ihrer Verhütung ausgearbeitet worden, ähnlich wie bereits im Jahre 1881 das englische Handelsamt auf Grund der Resultate der von einer kgl. Commission diesfalls gepflogenen Untersuchung über Kohlengas-Explosionen auf Schiffen entsprechende Weisungen erlassen hat (Cent.-Blatt für Eisenb. und Dampfschiff. Nr. 53 ex 1881). Die deutsche Anweisung verbreitet sich zunächst über die Zusammensetzung und die Eigenschaften der Steinkohle und behandelt die Verhütung der Gefahren der Selbstentzündung, sowie der Explosion. Als Mittel zur Verhütung der Selbstentzündung werden angegeben: Untersuchungen der Kohle Seitens des Schiffers auf das Vorhandensein von Schwefelkies; thunliche Vermeidung der Ladung solcher Kohlen, die frisch gefördert, in nassem Zustande oder im Regen, in Schiffe; Vermeidung der Zerstückelung der Kohlen; Fernhaltung der Dampfkessel, der Wasser- und Dampfrohrleitungen von der Ladung, sowie öftere Temperaturmessungen. Als Mittel zur Verhütung der Gefahr der Explosion werden angeführt: Ausschluss der Kohle vom Transporte, falls sie von Gruben kommt, die Schlagwetter führen, oder falls sich am Lager brennbare Gase entwickeln; Vermeidung der Zerstückelung der Kohle, Verhütung der Wärmesteigerung, öftere Barometer-Beobachtungen, Oberflächen-Ventilation, Benützung von Sicherheitslampen und Vermeidung des Ausblasens offenen Lichtes.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Dresden im Jahre 1888.) Laut der Mittheilungen der sächsischen Steuerbehörden sind im Berichtsjahre in Dresden angelangt und abgegangen zu Berg: 3326 Personendampfer, 233 Schlepper, 249 Kettenschiffe, 84 Güterdampfer und 1822 Segler mit einer Gesammtladung von 183.129 t; zu Thal: 3507 Personendampfer, 20 Schlepper, 11 Kettendampfer, 83 Güterdampfer, 3134 Segler und 412 Flösse mit einer Gesammtladung von 420.278 t. Was die Güterbewegung anbelangt, so kamen in Dresden zur Ausladung: im Bergverkehr 177.938 t, im Thalverkehr 219.682 t; zur Einladung: im Bergverkehr 5191 t, im Thalverkehr 149.571 t. Im Bergverkehr wurden hauptsächlich ausgeladen: 10.825 t rohe Baumwolle, 6428 t Düngemittel, 16.288 t Eisen, 3983 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 4070 t Farbholz, 2893 t Fische und Heringe, 14.562 t Roggen, 16.433 t Weizen und Spelz, 8238 t Kaffee, Kaffee-Surrogate und Cacao, 5150 t Oele, fette Oele und Fette, 18.914 t Petroleum und andere Mineralöle, 3817 t Reis, 1820 t Salpeter, Salpetersäure und Schwefelsäure, 1523 t Soda, 9912 t Steine und Steinwaaren, 2934 t Theer, Pech, Asphalt und Harze, 1353 t Wein, 1136 t rohe Wolle, 6908 t Zucker, Melasse und Syrup; im Thalverkehr kamen vor Allem zur Ausladung: 8852 t weiche Brennholzscheite, 57.454 t Braunkohlen, 132.792 t Steine und Steinwaaren, 15.321 t Ziegel, Fliesen, Dachziegel und Thonröhren.

Eingeladen wurden zu Berg verschiedene Güter im Gesammtgewichte von 5191 t; zu Thal u. A.: 2232 t Fastage, 1861 t Gerste, 15.854 t Glas und Glaswaaren, 2200 t weiches Schnittholz, 2260 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 5176 t Steinkohlen, 4331 t Mehl und Mühlenfabrikate, 78.904 t Zucker, Melasse und Syrup.

An Flossholz gelangten zur Ausladung 51.025 t, u. zw.: 49.242 t weiche Stämme, 101 t weiche Schnittwaare und 1682 t Brennholzscheite.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Februar d. J. dem Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Adolf Freiherrn von Ingenhaeff anlässlich seiner Uebernahme als Inspector in den Dienstverband der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen den Titel eines kaiserlichen Rathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn).

Aenderungen bezüglich der Stationen Crailsheim und Ulm.

Die Stationen Crailsheim und Ulm sind in die ausschliessliche Verwaltung der kgl. Württembergischen Staatsbahnen übergegangen und haben in Folge dessen aufgehört, Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen zu sein.

Mit Rücksicht auf diesen Besitzwechsel sind die nachstehend angeführten Tarifänderungen nöthig geworden, welche am 15. Februar 1890 in Wirksamkeit treten, und zwar:

A.

Betreffend die Tarife des Süddeutschen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn):

Tariftheil II, Heft Nr. 1, vom 1. April 1885
„ II, „ „ 8, „ 1. Mai 1886
„ IV, „ „ 1, „ 1. Jänner 1887
„ IV, „ „ 2, „ 1. October 1887
„ VI, „ „ 1, „ 1. October 1888
„ VI, „ „ 2, „ 1. October 1888

sammt Nachträgen.

1. Insoweit in diesen Tarifheften für den Verkehr der Stationen Crailsheim W. B. und Ulm W. B. directe Frachtsätze zur Zeit vorgesehen sind, bleiben diese unverändert in Geltung.
2. Im Verkehre derjenigen österreichisch-ungarischen Stationen, welche im Süddeutschen Eisenbahnverbande mit Crailsheim W. B. und Ulm W. B. bis jetzt noch keine directen Frachtsätze hatten, werden bis auf Weiteres die seitherigen Frachtsätze der Stationen Crailsheim und Ulm (Bayerische Staatsbahnen) auf die gleichnamigen Stationen der württembergischen Staatsbahnen übertragen, und es erfolgt die directe Güterabfertigung auf Grund dieser Frachtsätze nach und von Crailsheim und Ulm W. B. ausschliesslich im Süddeutschen Verbandsverkehre.

B.

Betreffend die Tarife des Süddeutschen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn):

Tariftheil III, Heft 1, vom 1. October 1889
„ III, „ 2, „ 1. October 1889
„ III, „ 3, „ 1. October 1889

1. Insoweit in diesen Tarifheften für den Verkehr der Stationen Crailsheim W. B. und Ulm W. B. directe Frachtsätze zur Zeit vorgesehen sind, bleiben diese unverändert in Geltung.
2. Im Verkehre derjenigen österreichisch-ungarischen Stationen, welche im Süddeutschen Eisenbahnverbande mit Crailsheim W. B. und Ulm W. B bisher noch keine directen Frachtsätze hatten, sind provisorisch die directen Frachtsätze wie folgt zu bilden:

für den Verkehr mit Crailsheim W. B.
durch Abzug von
0·15 Mk. für 100 kg hinsichtl. Transporte von Getreide etc.
0·11 „ „ 100 „ „ „ „ Kleie
0·17 „ „ 100 „ „ „ „ leeren Säcken
von den betreffenden Frachtsätze der Station Hall (W. B.);

für den Verkehr mit Ulm W. B.
durch Abzug von 0·01 Mk. für 100 kg hinsichtlich Transporte von Getreide, Kleie und leeren Säcken von den betreffenden Frachtsätzen der Station Söflingen

Hinsichtlich der unter B namhaft gemachten Tarifsätze wird gleichzeitig darauf aufmerksam gemacht, dass
Crailsheim in die Gruppe 1 und
Ulm in die Gruppe 13
der Einlagerungstabelle ad Theil III, Tarifheft Nr. 3, einzureihen ist;

endlich, dass die auf Seite 152—154 des Heftes 1, auf Seite 158—160 des Heftes 2 und auf Seite 74—75 des Heftes 3 bezifferten Zuschläge für württembergische Stationen nicht mehr zur Einführung gelangen und daher in den in Rede stehenden Tarifheften zu streichen sind.

Wien, am 2. Februar 1890. [101]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Taxis-Dobrowitz.

Die im Nachtrage XI zum Tarife Theil II, Heft 1, enthaltenen, ab 15. Februar 1889 giltigen Frachtsätze für Güter des Specialtarifes III, bezw. des Ausnahmetarifes 6 a, im Verkehre mit Dobrowitz Oe. N. W. B., gelten auch im gleichen Umfange und unter gleichen Bedingungen für Taxis-Dobrowitz der Böhmischen Commercialbahnen.

Wien, am 3. Februar 1890. [102]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neue Tarife und Tarifnachträge.

Mit 20. Februar 1890 treten im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband die nachverzeichneten Tarife und Tarifnachträge in Kraft, und zwar:

1. Theil II, Heft 5, enthaltend directe Frachsätze für Getreide, Holz und Wein von Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Centralnetz) und der Ungarischen Nordostbahn nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linie Bruck a. d. L.-Simmering);
2. Nachtrag IV zu Heft I des Verbandstarifes, durch welchen die Station Polgárdi der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, die Stationen der Localbahn Szombathely-Pinkafö und die Station Fürstenfeld der Localbahn Fehring-Fürstenfeld in den Tarif einbezogen wurden. — Durch diesen Nachtrag werden weiters Ausnahmetarife modificirt und neue Ausnahmetarife aufgenommen;
3. Nachtrag I zu Heft 2 des Verbandstarifes. Modificirung von Stations- und Ausnahmetarifen, und neue Ausnahmetarife enthaltend; endlich
4. Nachtrag II zu Heft 4 des Verbandstarifes, durch welchen gleichfalls Stations- und Ausnahmetarife modificirt und neue Ausnahmetarife in den Tarif einbezogen werden.

Insoweit Erhöhungen der Frachtsätze in den vorbezeichneten Tarifen und Nachträgen eintreten, bleiben die früher bestandenen Frachtsätze bis inclusive 20. März 1890 in Kraft.

Exemplare dieser Tarife und Tarifnachträge sind bei den Verbandsverwaltungen käuflich zu beziehen.

Wien, am 5. Februar 1890. [103]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Ausgabe von Arbeiterkarten.) Ab 1. Jänner 1890 werden in der Strecke Trzynietz-Bistritz der Kaschau-Oderberger Eisenbahn für die Trzynietzer Hüttenarbeiter Arbeiterkarten zu den Lastzügen 58 und 63 verausgabt, für welche der ermässigte Fahrpreis von 1 kr. pro Person und Kilometer zur Anwendung gelangt.
[4. Jänner, G.-I.-Z. 21.712 ex 1889.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Erneuerung eines begünstigten Tarifes für Kartoffel-Transporte von ungarischen Stationen.) Die in Nr. 39 des „Vasuti és közlekedési közlöny“ unter Post 567 publicirten und bereits mit Ende December 1889 ausser Kraft getretenen Kartirungsfrachtsätze für Kartoffelsendungen in Wagenladungen à 10.000 kg von den Stationen der ungarischen Linien der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach deren Station Wien mit der Bestimmung nach der Schweiz, Frankreich, Bayern und Süddeutschland, wurden ab 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890 unverändert und unter denselben Modalitäten erneuert.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Projectirte Wiedereinführung von Jahres-Abonnementkarten.) Wie aus Budapest berichtet wird, ist die Wiedereinführung von Jahres-Abonnementkarten auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bevorstehend. Die Wiedereinführung dieser Karten, deren Ausgabe im Sinne der Bestimmungen des Zonensystems (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69 und 100 ex 1889) mit 1. Jänner eingestellt wurde, wird insbesondere vom Handelsstande gewünscht, für welchen selbe, selbst bei Beibehaltung der bisherigen Preise, gewisse Vortheile involviren, welche durch die nun gebotene Bequemlichkeit des erweiterten Verschleisses der Zonentarifs-Kartenhefte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 142 ex 1889) nicht aufgewogen werden. Diesbezüglich wird von Seite der interessirten Kreise besonders hervorgehoben, dass es für den Kaufmann und Geschäftsreisenden von wesentlichem Vortheile ist, wenn er zu Beginn des Jahres sämmtliche Karten für die im Laufe des Jahres zu unternehmenden Eisenbahnfahrten auf einmal zu bezahlen, den Betrag in sein Budget einzustellen und derart mit dieser Frage für das ganze Geschäftsjahr abzurechnen in der Lage ist.

— (Einführung eines Tarifnachtrages auf den Linien der Ungarischen Westbahn.) Am 1. Februar 1890 ist zu dem für den Transport von Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Equipagen und Leichen auf den Linien der Ungarischen Westbahn vom 1. Juli 1887 giltigen Gebührentarife, Theil II, der Nachtrag III in Kraft getreten, welcher Ergänzungen, bew. Aenderungen der Bestimmungen dieser Tarife, sowie der Ausnahmetarife und Berichtigungen und Verzeichnisse der Ausnahmetarife, enthält.

Ausfuhrverbot für Schlachtvieh ungarischer Provenienz nach Frankreich. (Ministerial-Erlass.) Der Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister ein an sämmtliche Municipien und die Directionen der Verkehrsanstalten gerichtetes Circularschreiben erlassen, in welchem diese verständigt werden, dass die aus Oesterreich-Ungarn mit der Bestimmung nach Frankreich einlangenden Sendungen von Hornvieh, Schafen, Ziegen und Borstenvieh, bei den Schweizer Einfahrtsstationen zurückgewiesen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
526	Südbahn-Gesellschaft	Königlich ungar. Staatseisenbahnen, k. und k. Bosna-Bahn	Güter aller Art	Triest S.B.	Sarajevo und vice versa	1. Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten 2. Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief 3. Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, beziehentlich bei Beförderung auf der k. und k. Bosna-Bahn pro Frachtbrief	Bis Ende December 1890, resp. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	1. 285·0 kr. ö. W. 2. 250·0 " " " 3. 215·7 " " "	Verschieden	Im Kartirungswege		
527	Böhmischen Commercialbahnen		Rohzucker	Jičin Roždalovic Kopidlno Königstadtl Dymokur	Bakov transit (für Sendungen nach Böhmisch-Leipa)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 38·8 33·4 29·2 46·6 41·2	kr. 33·0 28·6 27·4 32·7 32·7	kr. 5·8 4·8 1·8 13·9 8·5	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1891	Die Transporte müssen mit directen nach Böhm.-Leipa lautenden Frachtbriefen via Bakov aufgegeben werden
528	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Papier aller Art	Aichberg-Steyrermühl	Pressburg	Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	178·1 kr.	134·3 kr.	43·8 kr.	Im Kartirungswege		
529	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Weichholz aller Art (vide Verordnungs-Blatt Nr. 3, Position 159 vom 9. Jänner 1890)	Tepla	Oderberg transit	Vor der Station Turán ist noch die nebenstehende Relation mit dem Frachtsatze von 23·9 kr. pro 100 kg unter Einhaltung der in der nebenbezeichneten Publication stipulirten besonderen Bestimmungen — mit dem Giltigkeitstermin vom 3. Tage der Veröffentlichung bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890 — einzuschalten.								
530	Localbahn Dembica-Rozwadów		Brennholz	Rozwadów	Allen Stationen der Localbahn Dembica-Rozwadów, incl. Dembica, excl. Zbydniów und Sobów	**Minimalquantum von 100 Wagen à 10 Tonnen** oder Frachtzahlung hiefür	Bis Ende 1890	Localtarif	Tarifmässig		Auflassung des im Ausnahmetarife VI für Brennholz auf der Localbahn Dembica-Rozwadów festgesetzten Zuschlages von 50 pCt. bei 1—50 km und von 20 pCt. bei 51—100 km	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Refactiewerber als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse bis spätestens Ende März 1891	
531	Localbahn Jaroslau-Sokal		Bruchsteine	Horyniec Werchrata	Jaroslau	**Minimalquantum 100 Wagen à 10 Tonnen**	Bis Ende December 1890	Localverkehr	kr. 20·40 23·20	kr. 17·90 20·15	kr. 2·50 3·05	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Origin.-Aufgabs-Recepisse bis spätestens Ende März 1891	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
532	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Dembica-Rozwadów und der Localbahn Jaroslau-Sokal	Pferde- und sonstiges Viehfutter, als: Hafer und Kleie, Heu und Stroh, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlämpe, Spülicht und Trebern		a) Rücksichtlich der Strecken der Galizischen Carl Ludwig-Bahn b) Rücksichtlich der Localbahnen Dembica-Rozwadów und Jaroslau-Sokal	Aufgabe in Mengen von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Quantum. Sendungen müssen mit direct nach einer Galizischen oder Bukowinaer Station lautenden Frachtbriefen und auf Grund von unter Rubrik „Besondere Bemerkungen" näher bezeichneten Bestellzetteln zur Beförderung gebracht werden. Das Auf- und Abladen muss vom Aufgeber, bezw. Empfänger besorgt werden	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1890	Localtarif	Verschieden	a) 10 kr. ö. W. pro verwendeten Wagen und 1 km b) 12 kr. ö. W. pro verwendeten Wagen und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer Galizischen oder Bukowinaer Gemeinde für ihre Angehörigen zur Fütterung ihres Viehstandes auf Grund von durch den betreffenden Gemeindevorstand nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und Seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaften bestätigten Bestellzetteln bezogen werden. Die bezüglichen Bestellzetteln sind den betreffenden Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezuge der Sendungen von der Bahnanstalt zurückbehalten
533	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Heu und Stroh (auch Reisstroh und Häckerling)	Sämmtlichen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Sämmtlichen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Bezahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, mindest. jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch eigene Leute und auf eigene Kosten in der jeweilig hiefür festgesetzten Frist zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Nachtrag X zum Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883		a) Für Distanzen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. zusammen von mindest. 80 km 0·17 kr. pro 100 kg und 1 km b) Für Distanzen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. zusammen unter 80 km 13·6 kr. pro 100 kg, soferne sich die Berechnung für mindestens 10000 nach Classe C nicht billiger stellt		Im Kartirungswege		Der fixe Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. kommt nicht zur Berechnung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
534	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel, dann Thonerde (lose oder in Säcken verpackt)	Frättingsdorf Neubau-Kreuzstetten	Wien Quaibahnhof (k.k.St.B.)	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890		Keine directen Sätze	kr. 14·2 12·4		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
535	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand und Erde, unverpackt oder in Säcken verpackt	Neubau-Kreuzstetten oder vice versa	Frättingsdorf	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	9·5 kr.	5·0 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
536	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Drainröhren	Frättingsdorf	Petronell Klein-Wolkersdorf Edlitz	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 39·3 49·6 56·6	kr. 25·1 42·0 48·7	kr, 14·2 7·6 7·9	Im Kartirungswege		Das Abladen haben die Empfänger zu besorgen
537	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Frättingsdorf	Neubau-Kreuzstetten	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für den Special-Tarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	8·1 kr.	6·0 kr.	2·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
538	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Abzweigung „Donauuferbahn" nächst der Stadlauer Brücke transit *)	Frachtzahlung mindestens für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 20·4	kr. 10·2	kr. 10·2	Im Kartirungswege		*) Für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Donauuferbahn oder darüber hinaus gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gelangen
				Neubau-Kreuzstetten					15·1	8·4	6·7			
			Thonerde (lose oder in Säcken verpackt)	Frättingsdorf	Stadlau				17·7	10·2	7·5			
					Abzweigung „Donauuferbahn" nächst der Stadlauer Brücke transit *)				20·4	10·2	10·2			
				Neubau-Kreuzstetten	Stadlau				12·3	8·4	3·9			
					Abzweigung „Donauuferbahn" nächst der Stadlauer Brücke transit *)				15·1	8·4	6·7			
			Drainröhren	Frättingsdorf	Wien St.E.G. transit	Frachtzahlung mindestens für 10009 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			20·4	17·0	3·4			
539	Oe.U.St.E.G.		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 106 vom 10. September 1889, sub Post 2141, und Nr. 151 vom 28. December 1889, sub Post 3430, für Mehl- und Mahlproducte-Transporte von Pozsony Filialbahnhof nach Wien loco und transit publicirten Refactiefrachtsätze von 25·5, bezw. 21·5 kr. pro 100 kg finden unter Aufrechthaltung der festgesetzten Bedingungen auch auf die gleichen Transporte, welche in **Pozsony Hauptbahnhof** nach dem obigen Gebiete zur Verfrachtung gelangen, Anwendung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
540	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen, Eisenguss- und Stahlwaaren aller Art bis 6·3 m Länge, dann Maschinentheile von Eisen und Stahl, sowie auch solche, die vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen, bis 6·3 m Länge, ferner Kessel, Reservoirs und Condensations-Röhren	Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B.	Krakau transit	Verfrachtung im Verkehre via Krakau—Podwołoczyska Bahnhof, bezw. Brody Bahnhof, nach Russland mit der Bestimmung nach oder über Proskurow, bezw. Zdolbunowo. Aufgabe in Ladungen von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr.-Südwestrussischen Grenzverkehr	Verschieden	kr. 97·46	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, aus welchen Documenten die russische Bestimmungsstation zu entnehmen sein muss. Die bezeichneten Belege dürfen bei Vorlage mit einem Refactiestempel der St.E.G., Oe.N.W.B., K.F.N.B. oder B.W.B. noch nicht versehen sein und müssen bis spätestens Ende März 1891 vorgelegt werden	
				Bubna						98·72				
				Prag St.E.G. und Oe.N.W.B.						98·36				
				Vysočan						98·36				
				Adamsthal						90·20				
				Königgrätz						97·86				
				Pilsen						138·86				

Die vorstehenden Refactiesätze finden auch Anwendung, wenn die Transporte bis Brody, bezw. Podwołoczyska in der oben festgesetzten Verladungsmenge, eventuell bei Frachtzahlung hiefür effectuirt und von da ab in Theilsendungen nach der russischen Bestimmungsstation weiter expedirt werden. Zum Nachweise der Identität müssen die Original-Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska, dann die Aufgabs-Recepisse über den Weitertransport in Bezug auf Anzahl und Gattung der Colli oder Stücke, dann Gewicht der Sendung vollkommen übereinstimmen und letztere Frachtbelege überdies mit der bahnämtlichen Bestätigung versehen sein, dass die Sendung in einer der genannten Grenzstationen während des Lagerns daselbst, welches 30 (dreissig) Tage nicht überschreiten darf, unter Bahnaufsicht gestanden ist. Für den Fall der Erreichung oder Unterbietung der in Rede stehenden Refactiesätze im Tarifwege entfällt selbstverständlich jede Refactie.

541 — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

Refactie-Tabelle

für Wein- und Most-Transporte nach Wien, welche zu den Frachtsätzen des Ausnahme-Tarifes 8 des Nachtrages I zu Theil II — Heft 1 a des Local-Tarifes der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; des Ausnahme-Tarifes 16 des Nachtrages VI zu Theil II — Heft 4 des österr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes oder des Ausnahme-Tarifes 6 des Nachtrages II zu Theil II — Heft 4 dss Westungar.-österr. Eisenbahn-Verbandes expedirt werden; giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1890.

Von	Refactie in Kreuzern pro 100 Kilogramm von den Frachtsätzen sub a) der angeführten Ausnahme-Tarife	b)	c)
I.			
Budapet (St.E.G., Józsefváros, Ferenczváros, dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Lipótváros, Kelenföld und Südbahnhof) . . . . Köbánya (St.E.G. und M. á. v.), Pomontor, Budáfok, Tétény, Palota, Vácz, Verőcze, Nagy-Maros, Zebegény, Szob, Garam-Kövesd, Esztergom-Nána, den Stationen der Strecken Esztergom-Ipolyság und Csata-Léva, ferner von den Stationen der verstaatlichten Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn von Érd-Rétszilas bis Szegszárd	5·—	6·—	8·—
II.			
a) Von den unterhalb Budapest gelegenen Stationen der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (insoweit nicht bereits höhere Refactien publicirt sind) . . . . b) Von den Stationen des Central-Netzes der königl. ungar. Staats-Eisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen, sowie Kaschau (k. u. St. B. und K. O. B.), (excl. der Stationen Budaörs bis Bruck a. d. L., von Villany bis Dálja-Sziszek und Jánoshegy bis Ruttka, Stationen der verstaatlichten Ungarischen Westbahn, ferner der übrigen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn)	—	2·—	4·—

Bestimmung.

Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen und bis Ende Mai 1891 vorzulegen sind.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 17. Wien, 11. Februar 1890 III. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 1. Februar 1890, Z. 3952, an den Verwaltungsrath der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, als derzeit Vorsitzenden der Conferenz der österr. Eisenbahn-Directoren, betreffend die Anwendung der ermässigten Wagenladungstarife bei Aufgabe ganzer Wagenladungen durch einen Versender mit mehreren Frachtbriefen.

In der Sitzung des Staats-Eisenbahnrathes vom 28. October 1889 wurde in Anbetracht der hieraus dem verkehrtreibenden Publicum erwachsenden Vortheile einem Antrage der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen zugestimmt, wonach auf den dieser Verwaltungsstelle unterstehenden Bahnlinien die ermässigten Wagenladungstarife auch dann Anwendung finden sollen, wenn von einem Versender mit mehreren Frachtbriefen an eine Empfangsstation Güter der Wagenladungsclassen, ferner der Special- und Ausnahmetarife in Wagenladungen aufgegeben werden.

Zugleich wurde von dem Staats-Eisenbahnrathe dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass die Privatbahnen ebenfalls dieses Zugeständniss machen mögen.

Die in Rede stehende Massnahme wurde seither von der General-Direction der österr. Staatsbahnen am 1. Jänner 1890 zur Einführung gebracht.

Bei diesem von den bestehenden grundsätzlichen Bestimmungen des gemeinsamen Tariftheiles I abweichenden Zugeständnisse war die Erwägung massgebend, dass durch die Forderung der Auflieferung einer Wagenladung mit nur einem Frachtbriefe die ermässigten Wagenladungstarife der Allgemeinheit nicht in vollem Umfange zu Gute kommen, indem viele Producenten, beziehungsweise Versender, zwar Wagenladungen eines Artikels zur Aufgabe bringen, die Consumenten, beziehungsweise Empfänger, dagegen keine ganze Wagenladung beziehen können.

In der Praxis findet demgemäss vielfach die Aufgabe ganzer Wagenladungen für verschiedene Empfänger mit einem Frachtbriefe an eine Zwischenperson statt und gelangen sodann erst durch Vermittlung dieser letzteren die betreffenden Theilsendungen an die eigentlichen Empfänger.

In solchen Fällen werden die Frachtdifferenzen je nach Uebereinkommen in mehr oder weniger günstigem Verhältnisse zwischen Versender und Vermittler getheilt und kommen nur zum geringsten Theile den Consumenten, beziehungsweise Empfängern, zu statten.

Es tritt hier sonach der Fall ein, dass nicht die Eisenbahnen, sondern eigentlich die Vermittler die Transportkosten bestimmen.

Diese Uebelstände werden beseitigt, wenn die Wagenladung von einem Versender mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert werden darf.

Da nun die im Obigen besprochene Massnahme jedenfalls geeignet ist, dem consumirenden Publicum wesentliche Vortheile zu gewähren, und insbesondere die jetzt bei derlei Sendungen übliche, immerhin kostspielige Vermittlung einzuschränken oder ganz überflüssig zu machen, so wird der geehrte Verwaltungsrath eingeladen, den Gegenstand auf die Tagesordnung der nächsten gemeinschaftlichen Directoren-Conferenz zu setzen und über das Resultat der Berathung anher zu berichten.

Der Herr kgl. ungar. Handelsminister wird unter Einem ersucht, die ungar. Bahnverwaltungen zur Theilnahme an den bezüglichen Berathungen zu ermächtigen.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden von diesem Erlasse durch Abdruck desselben im h. a. Verordnungs-Blatte verständigt.

Wien, am 1. Februar 1890.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen mehrerer österreichischer Eisenbahnen vom 29. Jänner 1890, Z. 53.661 ex 1889, betreffend die Unzulässigkeit der Aus- beziehungsweise Umladung von Viehtransporten während des Rollens in einer Unterwegsstation zum Zwecke der Abwage.

Nach einer Mittheilung des k. k. Ministeriums des Innern ist der Fall vorgekommen, dass Schweinetransporte in der Zwischenstation eines Landes, in welchem die Maul- und Klauenseuche herrschte, zur Sicherstellung des Körpergewichtes der Schweine aus tarifarischen Gründen umgeladen wurden, und dass diese Transporte, obwohl sie aus seuchenfreien Gegenden stammten und bei der Aufgabe als vollkommen gesund befunden worden waren, in der Abgabsstation verseucht anlangten.

Dieses Vorkommniss legt die Vermuthung nahe, dass durch die Umladung und Abwage der Schweinetransporte eine Inficirung derselben erfolgen könne, und wird sohin ein solcher Vorgang, insbesondere beim Herrschen von Thierseuchen, vom veterinär-polizeilichen Standpunkte als absolut unzulässig bezeichnet.

Die geehrte Verwaltung wird daher über Ersuchen des genannten k. k. Ministeriums eingeladen, die Veranlassung zu treffen, dass Viehtransporte überhaupt während des Rollens in einer Unterwegsstation zum Zwecke der Abwage nicht aus-, beziehungsweise umgeladen werden, und dass bei begründetem Verdachte einer unrichtigen Classification der Sendungen die Nachwage zum Zwecke der Controle in der Aufgabs-, beziehungsweise in der Abgabsstation erfolge.

Wien, am 29. Jänner 1890.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Aenderung in der Besorgung des Dienstes auf der Localbahn St. Pölten-Tulln durch das k. und k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment.

Auf Grund des Additionale vom 25. December 1889 zu der zwischen dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium einerseits und der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen andererseits unterm 5. April 1888 getroffenen Vereinbarung *) wegen Besorgung des Dienstes auf der Localbahn St. Pölten-Tulln durch das k. und k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment, ist der bisher durch Militärpersonen besorgte Stations- und commercielle Dienst, mit Ausnahme des Weichenwächterdienstes, auf der genannten Localbahn vom 1. Jänner l. J. angefangen wieder von Staatsbahn-Organen übernommen worden.

Wien, am 31. Jänner 1890. Z. 3635.

*) Vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 83 ex 1888.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahnproject Eichgraben - Judenau. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der beh. aut. Civilingenieur Franz Mörth in Wien ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Haltestelle Eichgraben der k. k. Staatsbahnlinie Wien-St. Pölten über Sieghardskirchen bis zur Station Judenau der Linie Tulln-St. Pölten der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft eingeschritten. Diese Eisenbahnverbindung soll eine Fortsetzung der projectirten Localbahn Reckawinkel-Eichgraben-Hainfeld bilden.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für den in der Station Pilgram der Linie Ober-Cerekwe—Tabor durch den Stationsvorstand Gustav Sternfeld herzustellenden Kohlenschuppen;
2. für den in der Station Jareschau der Linie Iglau-Wesely durch den Glasfabrikanten Anton Rückl herzustellenden Schuppen.

— (Linie Lautrach-St. Margarethen: Industriegeleise zum Etablissement der Firma S. Jenny: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, betreffend die Herstellung eines normalspurigen Geleises zum Etablissement der Firma S. Jenny in der Station Hard-Fussach der Linie Lautrach-St. Margarethen für den 12. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 2157.]

— (Herstellung eines Uebergangssteges über den Bahnhof Bregenz nächst dem Aufnahmsgebäude: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung eines Uebergangssteges über den Bahnhof Bregenz nächst dem Aufnahmsgebäude für den 13. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 2158.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien-Triest: Herstellung von Holzlagen in der Station Steinbrück.) Die Ausführung von drei Holzlagen in der Station Steinbrück ist gestattet worden. [11. Jänner, Z. 54.527 ex 1889.]

— (Linie Steinbrück-Sissek: Veränderungen in der Station Videm-Gurkfeld.) Die Verlängerung der Verladerampe in der Station Videm-Gurkfeld, sowie die Uebertragung des am Ostende dieser Station gelegenen Stockgeleises zu dieser Rampe ist genehmigt worden. [11. Jänner, Z. 49.275 ex 1889.]

Steyrthalbahn. (Erbauung eines Kanzlei- und Wohngebäudes in der Anschlussstation Steyr-Garsten.) Das Project für die Erbauung eines Kanzlei- und Beamten-Wohngebäudes in der Anschlussstation Steyr-Garsten erhielt die Genehmigung. [15. Jänner, Z. 1210.]

Kremsthalbahn-Gesellschaft. (Führung des Druckrohres der Linzer Wasserleitung durch den Bahnkörper.) Das von der Kremsthalbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung der Unterfahrung des Bahnkörpers im km 3·4/5 durch die Seitens der Linzer Stadtgemeinde projectirte Wasserleitung wurde zur Ausführung genehmigt.

[16. Jänner, Z. 44.584 ex 1889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Gestattung, das nördliche Distanzsignal der Station Korneuburg normal auf „Verbot der Einfahrt" zu stellen.) Die in der Station Korneuburg durchgeführte Geleiseverlängerung macht es dem diensthabenden Verkehrsbeamten mit Rücksicht auf die grosse Entfernung des nördlichen Einfahrtswechsels und die Dichte des Zugsverkehres unmöglich, vor der Einfahrt eines jeden Zuges rechtzeitig die Wechsel-Revision und hierauf die Stellung des Distanzsignals auf „Erlaubte Einfahrt" vorzunehmen. Nachdem die für diese Station geplante centrale Sicherungsanlage erst im Laufe dieses Jahres ausgeführt werden dürfte, so wird vorläufig eine elektrische Blockirung des nördlichen Distanzsignals hergestellt. Während dieses Provisoriums wird die Wechsel-Revision vom Stationsaufseher vorgenomen, welcher auch den Umschalter zu bedienen hat, und durch dessen Avertirung zur Stellung des Distanzsignals auf „Erlaubte Einfahrt" die vollzogene Wechsel-Revision anmeldet. Die Blockirung des nördlichen Distanzsignals bedingt jedoch, dass dieses Signal, entgegen der im Punkte 116 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe enthaltenen Bestimmung, während der Dauer dieses Provisoriums normal auf „Verbot der Einfahrt" gestellt werde, was von der k. k. General-Inspection unterm 5. Jänner gestattet wurde. [G.-I.-Z. 21.708 ex 1889.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Einführung von Arbeiterzügen.) Der Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als der betriebführenden Verwaltung der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hat die versuchsweise Einführung von Arbeiterzügen auf letzterer Bahn an jedem einem Sonn- oder Feiertage vorausgehenden Werktage von Mährisch-Ostrau nach Friedland und an dem nachfolgenden Werktage in umgekehrter Richtung beschlossen.

Nachrichten aus Ungarn.

Békéser Localbahnen. (Ertheilung des Bauconsenses.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Berliner Firma „Commandit-Gesellschaft Söderop & Comp.", als bauführender Unternehmung der Békéser Comitatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 und 109 ex 1889), die Bewilligung zum Beginne des Baues der gesellschaftlichen Linien ertheilt. Im Sinne des Bauantrages ist die genannte Unternehmung verpflichtet, die Linien Dévaványa-Szeghalom-Vésztö-Kót, d. i. die Verbindung zwischen den im Staatsbetriebe stehenden Linien Kis-Ujszállás—Gyoma und Nagyvárad (Grosswardein) -Kót, sowie der von der zukünftigen Station Szeghalom dieser Linie abzweigenden, bis Füzes-Gyarmat führenden Flügelbahn, innerhalb 18 Monaten betriebsfähig zu vollenden. Die Bau- und Einrichtungskosten sind mit 1,600.000 fl. präliminirt.

Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in Croatien. (Realisirungs-Bestrebungen.) Der Obergespan der Comitate Varasdin und Belovár-Kreuz, Radoslav von Rubido-Zichy, hat die Initiative ergriffen, das im Bereiche der von ihm verwalteten Comitate gelegene Eisenbahnnetz zu vervollständigen. In erster Linie handelt es sich darum, den immer mehr den Charakter eines Hauptknotenpunktes gewinnenden Barcser Platz in dieses Netz einzubeziehen. Dieser Zweck soll durch Herstellung einer Verbindung von Barcs mit der Linie Zákány-Agram-Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen erfolgen, aus welchem Anlasse bereits die Linie Barcs-Belovár-Grodec (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 ex 1888) vor Längerem in Verhandlung gezogen wurde. Ein ferneres Project ist die Realisirung einer von der zukünftigen Station Svets-Zabno dieser Linie abzweigenden und bis zur Station Körös (Kreuz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen führenden Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 13, Post 3), schliesslich als Fortsetzung dieser Linie einer selbe von Körös aus in der Station Novimarof mit der Linie Agram-Warasdin-Csáktornya (Zagorianer Bahn) verbindenden Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, Post 1), deren Realisirung der Obergespan seine moralische Unterstützung zusicherte. Bezüglich des Barcser Platzes ist zu bemerken, dass in dieser Station ausser den bereits bestehenden Einmündungen der Linie Wr.-Neustadt—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft, der von dieser betriebenen Linie Barcs-Pakrácz-Lipik und der Linie Barcs-Fünfkirchen-Mohács nun auch die im Bau begriffene, von der Station Nagy-Atád-Szobb der Linie Budapest-Dombovár-Zákány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende Linie Somogy-Szobb—Barcs (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 152 ex 1889) und die neuester Zeit projectirte Linie Kaposvár-Barcs (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9, Vorconcessions Post 3), einmünden werden. Der Obergespan hat ausserdem und im Interesse der ausgiebigen und guten Verbindung der einzelnen Bezirke und Ortschaften untereinander und mit den bestehenden und projectirten Bahnlinien den Ausbau von Intercommuncationen ins Auge gefasst und den Comitatsingenieur Stanisavljevic mit dem Entwurfe eines ausgebreiteten Strassennetzes im Bereiche des Belovár-Kreuzer Comitates beauftragt, von welchem vorerst die Strasse Belovár-Kapela-Novigrád (Station der projectirten Linie) zum Ausbau gelangen soll.

Regulirung des Eisernen Thores. (Resultate der Offertausschreibung auf Ueberlassung von Sprengmethoden und Lieferung von Sprengapparaten.) Am 31. Jänner fand im kgl. ungar. Handelsministerium die commissionelle Eröffnung jener Offerte statt, welche aus Anlass der Offertausschreibung für Ueberlassung von Sprengmethoden und Lieferung von Sprengapparaten für die Entfernung der Felsen des Eisernen Thores zwischen Ó-Moldova und Turn-Severin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 150 ex 1889 und Nr. 10 ex 1890) einlangten. Insgesammt langten 12 Offerte ein, von welchen drei, als verspätet eingelangt, bisher uneröffnet blieben. Es offerirten:

1. Fontan & Tedesco in Paris die Ueberlassung ihrer Methode um 40.000 fl. oder aber um nur 25.000 fl., wenn ihnen für die Ausführung der Sprengung 10 kr. per Kubikmeter bezahlt würde.
2. Dionys Keller in Vadicza die Anfertigung der Pläne seiner Methode, welche er in dem Falle sofort ausfolgen würde, wenn der Auftrag ihm hiezu mit Zusicherung der Annahme ertheilt werden sollte. (Mangelhaftes Offert.)
3. J. Krulis in Prag die Entfernung der Felsen bis zu 400.000 m³ mit 12 kr., bis zu 200.000 m³ 20 kr., bis zu 150.000 m³ 25 kr. per Kubikmeter.
4. Josef Kubisch, kgl. ungar. Ingenieur aus Balassa-Gyarmat, die Ueberlassung seiner Methode für 25.000 fl.
5. Otto Müller, Eduard Ney und die Firma Schlick & Comp. in Budapest die Ueberlassung ihrer Methode für 75.000 fl.
6. Albin Titze in Budapest die Ueberlassung seiner Methode für 30.000 fl. oder für die Entfernung der Felsen nach seiner Methode 30 kr. per Kubikmeter.
7. Josef Thunhard und Michael Könyves-Tóth 1 m³ Felsenbohrung für 40 kr., 1 m³ Sprengung für 40 kr. und 1 m³ Profilaufnahme für 20 kr.
8. Ungarische Brücken- und Wasserbau-Unternehmung (Firma Gärtner & Schmoll) die Ueberlassung ihrer Methode für 45.000 fl., eventuell die Entfernung 1 m³ Felsensprengung für 45 kr.
9. Rudolf Urbanyeczky, k. k. Ingenieur in Linz, die Ueberlassung seiner Methode, wenn ihm für 1 m³ Felsenentfernung 1 fl. bezahlt wird (Vadium wurde nicht erlegt).

Die Offerte 10., 11., 12. des Constantin Zilinsky in Budapest, Josef Prasch in Wien und Br. Mikosch in Wien sind verspätet eingetroffen, daher vorläufig nicht eröffnet worden. Die Entscheidung erfolgt nach technischer Ueberprüfung der Methoden.

Ofener Bergbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 3. Februar fand in Budapest die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ofener Bergbahn-Actiengesellschaft (Drahtseilbahn) unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Alexander von Országh statt. Dem Directionsberichte zufolge wurde im Betriebsjahre 1889 ein Reingewinn von 10.944·10 fl. erzielt. Auf Antrag der Direction wurde beschlossen, nach den in Circulation befindlichen 882 Actien eine Dividende von 8 fl. zu bezahlen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Functionäre der Gesellschaft wurden 14 Actien verlost, welche vom 1. Juli 1890 an mit je 100 fl. eingelöst werden, sowie der Beschluss gefasst, nach den ausgegebenen Genussscheinen je 2 fl. als Dividende zu zahlen.

Ausland.

Bayern. (Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Ergebnisse im Jahre 1888.) Der von der General-Direction der kgl. bayerischen Staatsbahnen und der Direction für Posten und Telegraphen alljährlich zur Ausgabe gelangende „Statistische Bericht über den Betrieb der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten" ist für das Verwaltungsjahr 1888 soeben erschienen. Demselben ist zu entnehmen, dass das Netz der bayerischen Staatsbahnen durch die im Jahre 1888 erfolgte Eröffnung der Local- und Secundärbahnstrecken Neumarkt i. Oberpf.-Beilngries (27·05 km), Greisslbach-Freystadt (9·77 km), Roth-Groding (39·22 km), Pocking-Passau (34·06 km) und Reichenhall-Berchtesgaden (18·81 km) einen Zuwachs von im Ganzen 128·91 km erfuhr und sodann eine Ausdehnung von 4703·92 km erreicht hatte, wovon 5·17 km schmalspurig, ferner 4293·29 km ein- und 410·63 km zweigeleisig ausgeführt waren. Mit diesem Bahnnetze standen 12 Montan-, 193 Industrie-, 3 land- und forstwirthschaftliche und 24 Militärbahnen, zusammen 232 nicht dem öffentlichen Verkehre dienende Bahnen mit einer Länge von 115·83 km in directer oder indirecter Verbindung; 53·82 km derselben wurden mit Dampf und 62·01 km animalisch betrieben. — Die bis Ende 1888 für die definitiv eröffneten Bahnlinien aufgewendeten Baucapitalien belaufen sich für 4703·32 km auf im Ganzen 977,771.959 Mk., d. s. 207.863 Mk. pro Kilometer. In dieser Summe sind auch die Baucapitalien für jene Bahnstrecken inbegriffen, welche Seitens des Staates an andere Eisenbahn-Verwaltungen verpachtet sind. — Die kgl. bayerischen Staatsbahnen verfügten im Jahre 1888 über einen Fahrmittelstand von 1082 Locomotiven, 860 Tendern, 2752 Personen- und 20.361 Gepäcks- und Güterwagen, für deren Beschaffung in Summa 144,123.462 Mk., u. zw. 120,045.700 Mk. aus Baufonds und 24,077.942 Mk. aus Betriebsmitteln verausgabt worden waren. Mit diesem Betriebsmateriale wurden im Gegenstandsjahre 20,409.574 Personen, 38.970 t Gepäck und Hunde und 10.950.184 t Güter aller Art, d. s. um 729.998 Personen, 2534 t Gepäck und 1,014.764 t Frachten mehr als im Jahre 1887 befördert, und hiebei durchschnittlich jede Person 37·14 km, jede Tonne Fracht 140·58 km weit gefahren. Von der Gesammtzahl der beförderten Reisenden bedienten sich 4·90 pCt. der Courier- und Schnellzüge und 95·10 pCt. der Personen- und gemischten Züge, ferner 0·62 pCt. der I., 10·41 pCt. der II. und 88·97 pCt. der III. Wagenclasse (einschl. 2·89 pCt. Militärreisende), während vom Gesammtgewichte der transportirten Güter 0·63 pCt. auf Eil- und Expressgüter, 96·37 pCt. auf Frachtgüter und 0·17 pCt. auf Militärgüter, 2·41 auf Thiere und 0·42 auf Eisenbahnbaumateriale entfielen. Die aus diesem Verkehre resultirenden Einnahmen betrugen im Ganzen 93,519.912 Mark gegen 86,269.540 Mk. im Vorjahre; hievon sind 27,029.131 Mark oder 28·90 pCt. für Personen incl. Militär, 1,366.243 Mk. oder 1·41 pCt. für Gepäck, 1,597.879 Mk. oder 1·76 pCt. für Thiere und 63,526.659 Mk. oder 67·93 pCt. für Güter incl. Fahrzeuge und Leichen eingegangen. Durchschnittlich an einem Tage wurden auf den kgl. bayerischen Staatsbahnen 55.764 Personen, 96 t Gepäck und 29.919 t Güter befördert und hiefür 255.519 Mk. Einnahme erzielt. An Percenten treffen von den Gesammttransport-Einnahmen auf den internen Verkehr 47·65 pCt., den Wechselverkehr 40·74 pCt. und den Transitverkehr 11·61 pCt. Einschliesslich sonstiger Erträgnisse beliefen sich die Gesammteinnahmen des Gegenstandsjahres mit 97,953.541 Mk. gegen 90,642.545 Mk in 1887. Hievon waren zur Bestreitung der Auslagen 51,994.793 Mk. gegen 48,320.830 Mk. im Vorjahre, u. zw. 5,001.829 Mk. oder 9·62 pCt. für die allgemeine Verwaltung, 12,153.886 Mk. oder 23·38 pCt. für die Bahnverwaltung und 34,839.078 pCt. oder 67 pCt. für die Transportverwaltung erforderlich. Aus der Gegenüberstellung der Einnahmen und der Ausgaben erübrigten für das Jahr 1888 als Betriebsüberschuss 45,958.748 Mk., d. s. 46·92 pCt. der Einnahmen, bezw. 4·74 pCt. der im Jahresdurchschnitte mit 969,970.374 Mk. berechneten Baukosten. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen ergab sich mit 52·49 pCt. gegen 52·64 pCt. im Jahre 1887. Vom Betriebsüberschusse des Gegenstandsjahres, der sich durch verschiedene Zu- und Abschreibungen auf die mit Jahresschluss verfügbare Summe von 44,807.849 Mk. verminderte, wurden 38,137.819 Mk. zur Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld verwendet und 6,670.030 Mk. an die allgemeinen Staatsfonds abgeliefert. Der Geldwerth der Materialbestände belief sich mit Jahresschluss auf 8,679.387 Mk. und jener des Mobiliar-Inventars auf 12,349.658 Mk. — Im Betriebe der kgl. bayerischen Staatsbahnen ereigneten sich während des Berichtsjahres 74, in den Stationen 225, zusammen 299 Unfälle, anlässlich welcher 3 Reisende und 30 Bahnbedienstete und 1 fremde Person verletzt und überdies 1 fremde Person getödtet wurden. Einschliesslich der aus eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit der Betroffenen vorgekommenen Unglücksfälle betrug die Zahl der Getödteten 38 und jene der Verletzten 225, worunter sich 1, bezw. 9 Reisende befanden. — Bei den in Rede stehenden Bahnen standen 976 pragmatisch, 10.842 statutsmässig und 1338 nicht statutsmässig angestellte Personen im Dienste, deren Besoldung einen Aufwand von 31,411.378 Mk. erforderte. — Der Ludwig-Donau-Main-Canal wurde 1888 von 1808 beladenen und 1339 leeren, zusammen von 3147 Schiffen und 919 Flössen, mithin von 354 Schiffen und 199 Flössen mehr als im Jahre 1887 befahren. Die zur Verfrachtung gelangten Waaren hatten ein Gesammtgewicht von 121.216 t gegen 101.893 t im Vorjahre. Die Einnahmen an Schiffahrtsgebühren betrugen 61.293 Mk., die Gesammteinnahmen jedoch einschliesslich jener der Hafenbahn in Nürnberg 112.888 Mk.; denselben standen 207.522 Mk. gegenüber, daher sich pro 1888 ein Passivrest von 94.634 Mk. ergab. Der Werth des Mobiliar-Inventars betrug 91.958 Mk. — Der Bodensee ist im Jahre 1888 mit 5 Dampfbooten, 1 Dampffähre, 5 Schleppkähnen und 3 Trajectkähnen befahren worden. Mit diesem Schiffsmateriale wurden 112.064 Personen, 550 t Gepäck, 193.263 t Güter, 58 Wagen Thiere und 860 Thiere in offener Ladung befördert und hiefür 415.159 Mk. gegen 386.312 Mark im Vorjahre als Einnahme erzielt. Die Gesammteinnahmen des Gegenstandsjahres beliefen sich auf 505.613 Mk gegen 394.815 Mk. in 1887, die Gesammtausgaben betrugen 365.327 Mk. gegen 306.976 Mk. im Vorjahre und als Reineinnahme verblieben 140.286 Mk. gegenüber 87.839 Mk. früher. Der Werth des Mobiliar-Inventars, ausschliesslich des gesammten Fahrparkes, belief sich pro Ende 1888 auf 229.710 Mk.

Russland. (Versicherung der Eisenbahn-Passagiere.) Zur Versicherung der Eisenbahn-Passagiere befinden sich seit April 1888 auf den Bahnhöfen St. Petersburg, Warschau etc. besondere Kioske, in welchen durch Agenten der Gesellschaft „Rossija" Billete zur Versicherung gegen Unglücksfälle verabfolgt werden. Die Billette lauten auf 5000 oder 10.000 Rubel Versicherungssumme und sind auf die Dauer von 1, 3 oder 8 Tagen oder auf einen Monat giltig. Auf Grund dieser Passagierversicherungen, welche in ähnlicher Weise in England seit 40 Jahren eingeführt sind, haftet die Versicherungs-Gesellschaft „Rossija" für alle durch Unglücksfälle in einem Eisenbahnzuge oder einem Dampfboote sich ereignenden Körperverletzungen des betreffenden Passagiers und zahlt beim Tode des Verunglückten die versicherte Summe an die Erben, bei Verstümmlung oder überhaupt Invaliditätsfällen eine entsprechende Leibrente an den Versicherten selbst, bei minder ernsten Verletzungen eine Tagesentschädigung für Heilungskosten.

— (Bau und Betrieb einer Nebenbahn von Schadrinsk nach der Station Ostrowska der Eisenbahn Jekaterinburg-Tjumen.) Mit dem kaiserl. Erlasse vom 7./9. Juli 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 29. August, bezw. 10. September 1889) wurde, wie wir dem „Arch. f. Eisenbahnwesen" entnehmen, die Concession für den Bau und Betrieb der vorgenannten, 116 Werst langen Nebenbahn einer Privatgesellschaft übertragen, welcher Seitens des Staates keinerlei Unterstützung gewährt und auch das Recht der Zwangsenteignung nicht ertheilt wurde. Die Baupläne sind von der Regierung zu genehmigen, welche die Bauausführung, sowie später den Betrieb durch Beamte überwachen lässt. Zur Deckung der Kosten der Staatsaufsicht und der Eisenbahnpolizei hat die Gesellschaft alljährlich während der Bauzeit 14 Rubel für die Werst und während des Betriebes ½ pCt. der Roheinnahmen an die Krone zu zahlen. Für die Beförderung der Personen und der Eilgüter ist ferner die gesetzliche Steuer zu entrichten. In Bezug auf die Beförderungstarife unterwirft sich die Gesellschaft vollständig den Bestimmungen der Regierung. Der letzteren steht nach Verlauf von 25 Jahren nach der Betriebseröffnung das Recht des Rückkaufes zu gegen Zahlung des für die Herstellung der Bahn nach dem vom Minister der Verkehrsanstalten festgesetzten Kostenanschlage aufgewendeten Betrages. Nach 90 Jahren verfällt die Bahn unentgeltlich dem Staate. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für alle Bahnbedürfnisse ausschliesslich russische Erzeugnisse zu verwenden.

— (Bau und Betrieb von Zweigbahnen und Getreide-Elevatoren an der Rjäsan-Koslower Eisenbahn.) Die Gesellschaft der Rjäsan-Koslower Eisenbahn wurde nach einer Mittheilung des „Arch. f. Eisenbahnwesen" mit dem kaiserl Erlasse vom 8./20. Juli 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 12./24. September 1889) ermächtigt, Zweigeisenbahnen von ihrer Bahn nach den Städten Ranenburg, Bankow und Lebedjan, sowie Getreide-

Elevatoren in Koslow, Rjascht, Dankow und Lebedjan zu erbauen und zu betreiben. Den Betrieb der Getreide-Elevatoren kann die Gesellschaft, wenn es ihr zweckmässig erscheint, an die betreffenden Städte oder Kreisvertretungen (Semstwos) abtreten.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Eisenbahn-Wagenräder ohne Spurkränze.) Auf der „Chicago und Nordwestbahn" in Amerika sind erfolgreiche Versuche mit sechsräderigen Drehgestellen gemacht worden, deren Mittelräder glatte Laufkränze besitzen. Als Vortheile werden genannt:

1. stark ausgelaufene Aussenräder können abgedreht und sodann in der Mitte weiter verwendet werden;
2. wesentlich verringerte Zugkraft;
3. geringere Abnutzung der Schienen, besondes in gekrümmten Strecken. [Centralblatt der Bauverwaltung.]

Schiffahrt.

Oesterr.-ungarisches Bureau „Veritas". (Thätigkeit im Jahre 1889.) Dieses vaterländische Schiffs-Classificirungs-Institut hat im abgelaufenen 31. Jahre seines Bestehens eine hervorragende und erspriessliche Thätigkeit entfaltet. Nach dem veröffentlichten Jahrbuche wurden von diesem Institute in Triest 90 Schiffe von zusammen 10.520 Tonnen und von seinen Agentien 439 Schiffe von 106.365 Tonnen, im Ganzen also 529 Fahrzeuge von 116.885 Tonnen classificirt. Im Vergleich mit dem Vorjahre (Vrdgs-Bl. Nr. 24 ex 1889, pag. 495) ergibt dies ein Mehr von 74 Schiffen und 16.261 Tonnen. Ausserdem wurden im Sinne des Reglements des Instituts 258 Schiffe, die bereits im „Veritas" registrirt sind, behufs Constatirung ihres gegenwärtigen Zustandes, beziehungsweise ihrer Seetüchtigkeit abermals besichtigt. Der Gattung nach waren von vorgedachten 529 Schiffen 16 Dampfer, 110 Barkschiffe, 73 Briggs, 71 Brigantinen, 107 Schoner und Goletten , 8 Bombarden, 14 Bagger, 6 Polaken und 124 Trabakel. Der Flagge nach waren es 128 österreichisch--ungarische, 176 italienische, 155 griechische, 40 türkische, 6 montenegrinische, 5 französische, 12 russische und 7 Schiffe anderer Nationalität. Damit steigt die Gesammtzahl der während der 31 Jahre des Bestandes des Institutes classificirten Schiffe jeglicher Flagge auf 16.633 mit einer Gesammttonnage von 3,329.312 Tonnen. Zieht man die allgemeine Lage der Segelmarine und besonders die der österreichisch-ungarischen, die doch das grösste Aliment zu den Operationen des „Veritas" liefern sollte, in Betracht, und bedenkt ferner, dass die Verluste und Abgänge durch Seeunfälle und Neuerwerbungen ersetzt werden, und dass auch die Dampfermarine keinen entsprechenden Zuwachs aufzuweisen hat, so muss obiges Resultat immerhin als zufriedenstellend betrachtet werden.

Sehr schmeichelhaft ist das Ansehen und der Credit, den dieses vaterländische Unternehmen auch im Handelsstande und in der Marine des Auslandes geniesst, denn von den 529 classificirten Schiffen entfallen blos 128 auf Oesterreich-Ungarn, während 401 dem Auslande angehören, in dem doch auch mehrere Classifications-Institut existiren. Von dem Bestreben geleitet, die Sphäre seiner Thätigkeit immer weiter auszudehnen, hat das Bureau „Veritas" auch im Jahre 1889 mehrere neue Agentien errichtet, so dass dasselbe gegenwärtig ausserhalb Triest in 120 Hauptseehäfen des In- und Auslandes durch 321 Agenten und Sachverständige vertreten ist.

„Adria", ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Abfahrten nach Rouen und Glasgow.) Wie aus Budapest berichtet wird, wurde der Dampfer „Garonne" für die Fahrt nach Rouen für Anfangs Februar fixirt, während der für diese Relation ursprünglich bestimmte Dampfer „Tisza" zwischen 5. und 15. Februar ausschliesslich mit der Bestimmung nach Glasgow laden wird, zu welcher Massnahme die Ansammlung bedeutender Quantitäten von Waaren nach beiden Relationen Veranlassung gab.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Schandau im Jahre 1888.) Der Durchgangsverkehr im Jahre 1888 betrug: bei der Bergfahrt 879 Personendampfschiffe, 96 Schlepper, 3 Kettenschiffe, 101 Güterdampfschiffe und 7411 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 197.696 t; bei der Thalfahrt 879 Personendampfschiffe, 96 Schlepper, 3 Kettenschiffe, 97 Güterdampfschiffe, 7827 Segelschiffe und 2162 Flösse mit einer Gesammtladung von 2,170.570 t Güter, 272.132 t Flossholz. Der Landungsverkehr betrug im Jahre 1888: bei der Bergfahrt 182 Personendampfschiffe und 35 beladene Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 2871 t; bei der Thalfahrt 182 Personendampfschiffe, 157 beladene Segelschiffe und 271 Flösse mit einer Gesammtladung von 15.300 t Güter, 44.321 t Flossholz. Was die Güterbewegung im Durchgangsverkehre betrifft, so betrug dieselbe:

a) zu Berg 197.696 t, darunter 12.430 t rohe Baumwolle, 1503 t Düngemittel, 1933 t Eisen, 3986 t Farbholz, 2505 t Flachs, Hanf, Heede, Werg, 2966 t Häute, Felle und Leder, 1939 t Instrumente, Maschinen, 2785 t Kaffee, 11.021 t Oele, 5602 t Mineralöle, 13.538 t Reis, 40.620 t Roheisen, 22.542 t Salz, 2746 t Steine und Steinwaaren, 6762 t Harze;

b) zu Thal 2,170.570 t, darunter 1,756.664 t Braunkohlen, 81.977 t Gerste, 10.092 t Weizen, 5609 t Glas und Glaswaaren, 10.786 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 12.167 t Holz, 19.726 t Mauersteine, Dachziegeln etc., 26.824 t Mehl und Mühlenfabrikate, 13.688 t Obst, 66.501 t Steine und Steinwaaren, 30.782 t Steinkohlen, 72.907 t Zucker, Melasse, Syrup.

Im Local-Hafenplatzverkehre sind an Gütern angekommen zu Berg 2676 t, darunter 321 t Bier, 222 t Braunkohlen, 285 t Holz, 281 t Steine und Steinwaaren; zu Thal 4815 t, darunter 3941 Braunkohlen, 447 t Holz, 292 t Steine und Steinwaaren. Abgegangen sind zu Berg 195 t, darunter 100 t Stroh und Heu; zu Thal 10.485 t, darunter 7058 t Holz, 2312 t Mauersteine, Dachziegeln etc., 561 t Steine und Steinwaaren. An Flössen kamen an zu Thal 25.374 t und gingen ab 18.957 t.

— (Schiffahrtsverkehr in Schöna im Jahre 1888.) In Schöna sind angekommen und abgegangen bei der Bergfahrt 27 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 1269 t, bei der Thalfahrt 48 Segelschiffe, 143 Flösse mit einer Gesammtladung von 2790 Güter, 11.441 t Flossholz.

— (Güter-Flossholzverkehr in Schöna im Jahre 1888.) Im Jahre 1888 kamen an zu Thal 8493 t, darunter 8338 t weiche Stämme, gingen ab zu Berg 1269 t rohe Steine, gingen ab zu Thal 5737 t, darunter 2883 t weiche Stämme, 2248 t weiche Schnittwaaren.

— (Schiffahrtsverkehr in Meissen und Riesa im Jahre 1888.) Es passirten im Jahre 1888

bei der Bergfahrt:	Meissen	Riesa
Kettenschiffe	534	373
mit Schleppkähnen	2.870	2.144
davon beladen	500	459
mit Tonnen Ladung	90.595	102.400
Remorqueure	881	645
mit Schleppkähnen	3.629	3.049
davon beladen	1.283	1.248
mit Tonnen Ladung	292.845	335.345
Personendampfer	961	241
bei der Thalfahrt:		
Kettenschiffe	481	506
Radschleppdampfer	804	706
Schleppkähne	680	523
mit Tonnen Ladung	212.375	149.330
Segelschiffe	5.909	5.260
mit Tonnen Ladung	1,820.610	1,633.520
Flösse	617	312
Personendampfer	963	241

— (Ausschiffungsplätze in Meissen im Jahre 1888.) Ausgeladen wurden u. A. 12.089 Stück Baumstämme, 46.065 t Braunkohlen, 5492 Stück Bretter, 6019 t Jute-Rohstoff, 1021 t Roheisen, 4195 t Sand, 2174 t Sandsteine, 15.651 Stück Stangen und Pfähle, 24.940 Stück Ziegel. Eingeladen wurden u. A. 65.490 Stück Ziegel.

— (Fiscalische Ausschiffungsplätze in Riesa im Jahre 1888.) Der Umschlagsverkehr bezifferte sich u. A. auf 10.543 t baumwollene Garne, Wolle etc., 3865 t Bruch- und Pflastersteine, 4193 t Düngemittel, 4984 t Eisenschienen, Maschinentheile, Eisenwaaren, Stahl, 5395 t Farbhölzer etc., 48.469 t Feldfrüchte, 2615 t Futterstoffe, 2522 t geschnittene Holzwaaren, 2346 t Harze, 9529 t Kaufmannsgüter, 16.936 t Mehl, 3263 t Oele, 3014 t Papier und Pappe, 21.781 t Petroleum, 33.661 t Roheisen, 5150 t Rohjute, 3755 t Rohzucker, 2360 t Schiefer; der Localverkehr u. A. auf 25.639 t Baumstämme, 12.705 t Braunkohlen, 11.956 t Bruchsteine, Pflastersteine, 1293 t geschnittene Holzwaaren, 1165 t Sandsteine.

— (Verkehrshafen bei Riesa im Jahre 1888.) Im Jahre 1888 bezifferte sich der Verkehr u. A. auf 1525 t baumwollene Garne, Wolle etc., 1245 t Farbhölzer etc., 1898 t Kaufmannsgüter, 5421 t Roheisen, 1470 t Rohzucker, 942 t Mehl, 992 t Oele, 855 t Feldfrüchte, 772 t Eisenschienen, Maschinentheile, Eisenwaaren, Stahl, 751 t Petroleum.

Afrika. (Einschränkende Vorschrift des kaiserl. deutschen Reichscommissärs bezüglich der Landung an dem ostafrikanischen Küstenstriche von Ras Karonjo und der Sinda-Insel südlich von Dar-es-Salaam bis zur Mündung des Umba-Flusses.) Nach Aufhebung der über die Zanzibarküste verhängten Blokade (Verordgs.-Blatt Nr. 134 ex 1889) hat der kaiserl. deutsche Reichscommissär Hauptmann Wissmann zwei Proclamationen erlassen, von welchen die erste de dato 22. November 1889 bestimmt, dass vom 1. December 1889 ab sämmtlichen Fahrzeugen, ausser den der kaiserl. deutschen Kriegsmarine, der Kriegsmarine fremder Nationen, dem kaiserl. deutschen Reichscommissariate und der deutsch-ostafrikanischen Gesellschaft gehörigen, das Anlaufen am Festlande nur an den deutscherseits besetzten Plätzen Dar-es-Salaam, Buem, Bagamayo, Mkwadja, Pangani, Tangata und Tanga gestattet ist. Jedes andere Fahrzeug, das an einer anderen Stelle vor Anker gehen will, hat sich einen deutschen Erlaubnissschein zu erwirken. — Fahrzeuge, die diesem Gebot zuwiderhandeln, werden als des Schmuggels verdächtig confiscirt, resp. zerstört. — Zufolge Protestes des französischen und englischen Consuls in Zanzibar modificirte der kaiserl. deutsche Reichscommissär obige Proclamation durch eine andere vom 29. November 1889 folgenden Inhalts: Der Termin des Inkrafttretens der ersten Proclamation wird auf den 15. December 1889 verschoben. Auf Fahrzeuge, deren letzte Visa von dem Consulate ihres Heimatsstaates, falls solche von dem letzteren erfordert wird, in Zanzibar vor dem 15. desselben Monates ausgestellt ist, bezieht sich diese Proclamation nicht. Confiscation eines Fahrzeuges erfolgt erst, nachdem das Anlegen desselben an einem verbotenen Punkte nach genauer Untersuchung des Sachverhaltes als ein durch die äusseren Umstände nicht gebotenes anzusehen ist, bezw. wenn die Untersuchung ergibt, dass das Fahrzeug Kriegs-Contrebande mit sich führt oder verbotenen Sclavenhandel treibt. Die Proclamation bezieht sich auf den Küstenstrich von Ras Karonjo und der Sinda-Insel südlich von Dar-es-Salaam bis zur Mündung des Umba-Flusses.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

11. Februar, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Smirne", Capitän A. Mitis, nach Venedig.

12. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta", Capitän G. Doncich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

13. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Messina", Capitän A. Sirovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus

13. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

14. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Sultan", Capitän L. Baricevich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato

15. „ um 11 Uhr Vormittags Dampfer „Hebe", Capitän G. Sabadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska

15. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Smirne", Capitän A. Mitis, nach Venedig.

Levante-Dienst.

11. Februar, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Polluce", Capitän A. Orlando, nach Batum, mit Berührung von Patras, Sira, Piräus, Salonich, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasonda und Trapezunt.

13. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Leda", Capitän A. Persich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios: Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.

14. „ zu Mittag, Dampfer „Thalia", Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa und Beyruth. Ferner nach Alexandretta, Lattachia, Tripoli und Mersina, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

15. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Ettore", Capitän B. Gelcich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje). Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

15. Februar, um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Orion", Capitän B. Vidos, nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken.) Die 9·24 km lange Strecke Glöwen-Havelberg der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche am 1. Februar dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des VIII. Stückes.) Das am 4. Februar herausgegebene VIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 922: Verfügung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. Jänner 1890, Z. 1754, betreffend die Einstellung der Ausladung ungarischer und galizischer Schweine in der Station Laxenburg und Gestattung der Ausladung ungarischer Schweine in der Station Mödling.

Nr. 923: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 29. Jänner 1890, Z. 1229, betreffend Massnahmen gegen die weitere Verschleppung der Maul- und Klauenseuche

— (Inhalt des IX. Stückes.) Das am 8. Februar herausgegebene IX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 924: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 26. Jänner 1890, Z. 3445, betreffend die Gestattung der Ein- und Durchfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus seuchenfreien Orten und Bezirken Böhmens nach und durch Mähren.

Nr. 925: Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen mehrerer österreichischer Eisenbahnen vom 29. Jänner 1890, Z. 53.661 ex 1889, betreffend die Unzulässigkeit der Aus-, bezw. Umladung von Viehtransporten während des Rollens in einer Unterwegssation zum Zwecke der Abwage.

Nr. 926: Kundmachung der k. k. Staatthalterei für Niederösterreich vom 4. Februar 1890, Z. 7147, betreffend die Einstellung der Ausladung ungarischer und galizischer Schweine in der Station Laxenburg und Gestattung der Ausladung ungarischer Schweine in der Station Mödling.

Nr. 927: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 19. Jänner 1890, Z. 1682, betreffend die Bestimmung der Station Popelin als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern.

Nr. 928: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. Februar 1890, Z. 11.316, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Notiz: Massnahmen aus Anlass des Auftretens von Epizootien in mehreren Bezirken Bulgariens.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Lagerstand im Monat Jänner.) Vom 1. bis 31. Jänner 1890 wurden 104.880 q Waaren (gegen 65.179) ein- und 164.811 q (gegen 110.719) ausgelagert. Die durchschnittliche Tagesbewegung bezifferte sich auf 10.788 q (gegen 6765); es wurden 16 Lagerscheine (gegen 21) ausgegeben und bei 3 Lagerscheinen (gegen 6) im Versicherungswerthe von 5000 fl. (gegen 16.900 fl.) eine Lombardirung im Betrage von 2650 fl. (gegen 10.500 fl.) in die Lagerbücher vorgemerkt. Am 31. Jänner betrug der Lagerstand 286 732 q (gegen 420.595) im Assecuranzwerthe von 2,999.150 fl. (gegen 3,939.010 fl.); darunter waren 133.011 q Weizen (gegen 196.054), 8512 q Roggen (gegen 50.664), 43.441 q Gerste (gegen 40.731), 34.351 q Hafer (gegen 36.259), 18.011 q Mais (gegen 56.994), 1187 q Oelsaaten (gegen 3193), 11.900 q Mehl und Kleie (gegen 4254), 3161 q Wein (gegen 3057), 158 q Zucker (gegen 7570) und 7977 hl 100grädigen Spiritus (gegen 1829 im Vorjahre).

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Februar d. J. dem mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes bekleideten Statthaltereirathe bei der Statthalterei in Linz Carl Heyss das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Lemberg-Kleparów auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Am 1. Jänner 1890 wurde die zwischen den Stationen Lemberg und Brzuchowice in km 1·8 der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) gelegene Station Lemberg-Kleparów für den Gesammtverkehr eröffnet.

Die Berechnung der Gebühren erfolgt nach den im Nachtrage II zu den Gebührentarifen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) vom 23. October 1887 für die Station Lemberg-Kleparów enthaltenen Frachtsätzen und kilometrischen Entfernungen.

Wien, am 5. Februar 1890. [104]

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Tarifen.

Unter Hinweis auf die Kundmachung in Nr. 6 dieses Blattes vom 16. Jänner 1890 (Seite 126, Pos. 38) wird zur Kenntniss gebracht, dass die neuen, vom 1. März 1890 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz- und Rinden-Transporten, Theil IV, 1. und 2. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, nunmehr erschienen sind und zum Preise von 40 kr. pro Heft durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 8. Februar 1890. [105]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Zuckerverkehr via Wien (Donau-Uferbahnhof) nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ausnahme-Frachtsätze für Zucker aller Art.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1890 gelangt ein Uebernahmetarif für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft via Wien (Donau-Uferbahnhof), enthaltend Frachtsätze für den Transport von Zucker aller Art (excl. Rohzucker etc.) bei Auflieferung von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 8. Februar 1890. [106]

Namens der Verbands-Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kartirungssätze für Getreide, Malz und mineralische Kohlen von diversen Nordbahn-Stationen nach Stadlau via Süssenbrunn.

Ab 20. Februar 1890 gelangen für Getreide-, Malz- und Kohlentransporte directe Kartirungssätze von diversen Nordbahn-Stationen nach Stadlau via Süssenbrunn zur Einführung.

Wien, am 10. Februar 1890. [107]

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Gütertarif. (Theil II, Tarifheft Nr. 1.) Am 1. Jänner 1890 traten die Frachtsätze für Crailsheim Bayer. St.B. und Ulm Bayer. St.B. ausser Kraft. Dieselben kommen gleichzeitig im Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutschen Verbande für Crailsheim Württ. St.B. und Ulm Württ. St.B. zur Einführung.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. (Theil III.) Für Zink des Specialtarifes I bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Schoppinitz O.S.E. und R.O.U.E. nach Annathal-Rothau, Station der Buschtěhrader Eisenbahn, kommt mit sofortiger Giltigkeit ein directer Frachtsatz von 2·98 Mk. für 100 kg zur Einführung.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Nachtrag III zum Tarife der Vicinalbahn Maros - Vásárhely - Szászrégen.) Am 1. Jänner 1890 ist der Nachtrag III zum Gütertarife der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localeisenbahn Maros-Vásárhely-Szászrégen in Kraft getreten. Derselbe enthält Ausnahmetarife für Mineralwässer, ferner für Holz, Steine und Ziegel.

— (Vermittlung der Verzollung von Gepäck und Eilgütern am Budapester Personenbahnhofe.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die auf Wunsch der Parteien zu bewirkende Vermittlung der Verzollung des am Budapester Personenbahnhofe (Centralbahnhof) der kgl. Ungar. Staatsbahnen zur Verzollung gelangenden Gepäckes, sowie der über die Staatsbahnlinien vom Auslande dahin kommenden und zur Weiterversendung nach ungarischen Stationen, sowie der für Budapest loco bestimmten Eilgüter der hiezu ausschliesslich bestellten Budapester Speditionsfirma J. D. Klein übertragen worden sei, deren Functionäre am genannten Bahnhofe jederzeit dem Publicum zur Verfügung stehen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1889).

Ungarischer Eisenbahnverband. (Einführung von Tarifnachträgen im internen ungarischen Verkehre.) Am 1. Jänner 1890 sind die Nachträge I zu den Heften VI und VII des ungarischen Eisenbahnverbands-Tarifes, Theil II, in Kraft getreten.

Nachtrag I zu Heft VI enthält:

1. Ergänzung der speciellen Tarifbestimmungen;
2. Aenderung des Ausnahmetarifes III;
3. Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag I zu Heft VII enthält:

1. Ergänzung der besonderen Tarifbestimmungen;
2. Ergänzung, respective Aenderung der Classengütertarife;
3. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen;
4. Erweiterung der Ausnahmetarife;
5. Druckfehlerberichtigungen;
6. Stationsnamen-Abänderung.

Beide Nachträge sind im Tarifbureau der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Budapest, Andrássystrasse 75, und bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Südbahn-Gesellschaft. (Ausnahmetarif für Ziegel in Ungarn.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass bis auf Weiteres vom 1. Jänner 1890 ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Ziegeln, als: Bau-, Dach- und sonstige Ziegel, Chamotteziegel, Chamottemehl und rohen Quarzsand in Wagenladungen bei Beförderung auf Transporten bis zu 175 km zur Einführung gelangt ist.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
512	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Eichenholz-Extract	Mitrovicz Száva part (Saveufer)	Triest	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Partei-Routenvorschreibungen sind unstatthaft	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Begünstigung Nr. 53 enthalten in dem ab 1. Jänner 1890 giltigen Anhange zu den Ungar.-Adriatischen Verbands-Tarif-Heften 1, 2 und 3	151 kr. ö. W. incl. Mgb und ungar. Transportsteuer	138 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	13 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
543	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen, ungar. Nordostbahn	Holz, eingereiht in den Specialtarif Nr. II a, II b, II c, II d des ab 1. September 1888 giltigen Ungarisch-Adriatischen Verbands-Tarif-Heftes 3	Técső	Triest	Unter Einhaltung der für den Specialtarif II im Ungarisch-Adriatischen Verbands-Tarif-Hefte 3 vorgesehenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Gemeinschafts-Tarif zwischen den kgl. ungar. Staatseisenbahnen und der ungar. Nordostbahn, sowie Ungar.-Adriatischer Verbands-Tarif-Heft 1	II a: 165·4 II b: 165·4 II c: 146·3 II d: 146·3 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	II a: 153·1 II b: 165·4 II c: 142·1 II d: 142·1 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	II a: 12·3 II b: — II c: 4 2 II d: 4 2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
544	Südbahn-Gesellschaft	Königlich ungar. Staatseisenbahnen	Cellulose (Holzzellstoff)	Brassó	Triest	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Routenvorschreibungen Seitens der Parteien sind unstatthaft	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ungar.-Adriatischer Verbands-Tarif-Heft 3	217·8 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	186·1 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	31·7 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
545	Südbahn-Gesellschaft		Wein in Fässern	Triest S.B. und Fiume	Wr.-Neustadt Neudörfl	Bei Frachtzahlung für mindestens 8000 kg 10000 kg — 8000 kg 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn	180 180 — 182 182 kr. incl. Mgb.	112 124 — 142 124 kr. incl. Mgb.	38 56 — 40 58 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch werden die im temporären Anhang zum internen Tarife sub Post 162 b für die gleichen Relationen enthaltenen Frachtsätze weiter ermässigt
546	Südbahn-Gesellschaft		Heu, Stroh, Häckerling, mit der Bestimmung nach Galizien und der Bukowina	Sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen	Wien (Matzleinsdorf) transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen von 10000 kg Tragfähigkeit. Die Beladung der Wagen hat stets durch die Partei zu erfolgen. Die Sendungen müssen **gegen amtliche Bestätigung** von galizischen, bezw. bukowinaer Landwirthen zur Fütterung ihres eigenen Viehstandes bezogen werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1890	Interner Tarif		0·14 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
547	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakracer Eisenbahn	Eichen-Schnittmaterial	Gyulaves	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien selbst zu besorgen oder hiefür eine Manip.-Gebühr von ö. W. fl. 3.— für jeden beladenen Wagen zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Temporärer Anhang zu dem Tarife der Südbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. Jänner 1890 (Post 64) bezw. Tarif der Barcs-Pakracer Eisenbahn	105·5 kr. incl. Steuer excl. Mgb.	82·3 kr. incl. Steuer excl. Mgb.	23·2 kr.	Im Kartirungswege		
548	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Schwadowitz-Eipel	Klein-Schwechat	**Bis zu einem Maximalquantum von 500 Wagenladungen** Die Transporte müssen in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gebracht werden. Das Auf- und Abladen hat die Partei in der jeweilig für diese Leistungen festgesetzten Frist durch ihre eigenen Arbeiter und auf ihre eigenen Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883. Gebührentarif der k. k. Donauuferbahn vom 1. Jänner 1887	63·0 kr. ö. W. N.	43·1 kr. ö. W. N.	19·9 kr. ö. W. N.	Im Kartirungswege		
549	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnschwellen	Vadna	Jedlesee loco	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Verwaltungen bezw. Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	74·6 kr.		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für Transporte, welche an den Strecken-Vorstand der Oe.N.W.B. adressirt und für Regiezwecke der genannten Bahnverwaltung bestimmt sind
550	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Des Specialtarifs III	Königsberg Maria-Kulm	Zeitz (Sächs. St.B.) oder umgekehrt	Tarifbestimmungen	Vom 15 Februar 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Sächsisch-Oesterr. Gütertarif Theil II, Heft 2, vom 1. April 1887, nebst Nachträgen		Mark 0·53		Kartirung		
551	**Böhmischen Nordbahn**		Melasse	Kralup loco und transit (bis incl. Saaz)	Jungbunzlau loco	**Minimalquantum von 1000 t in Cisternenwagen à 10 t.**	Bis ultimo 1890	Local	24·0 kr.	21·0 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1891	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
552	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide	Olmütz-Hodolein transit	Horka	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 9·0	kr. 8·0	kr. 1·0	Im Kartirungswege		
			Getreide, Mehl u. Mahlproducte	Prossnitz					Besteht kein directer Tarif	14·0	—			
553	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Locomotive und Tender	Leobersdorf	Pilsen	Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte. Aufrechthaltung der allgemeinen und besonderen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1890	Localtarif	107·4 kr.	52·1 kr.	55·3 kr.	Im Kartirungswege		Diese Locomotive und Tender müssen von Wr.-Neustadt originiren und für die Böhm. Westbahn bestimmt sein
554	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Des Ausnahmetarifes 6a und 6 des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes	Zwischen Blovic Nepomuk Steyr Taus	und Grünstädtel in Sachsen	Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6a und 6b des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	Mark a) b) 0·96 0·76 0·97 0·78 1·35 1·10 1·02 0·86	Keine Frachtsätze	Im Kartirungswege		Nebige Frachtsätze erhöhen sich noch bei den Stationen Blovic, Nepomuk und Taus bei a) und b) um je einen Pfennig, bei der Station Steyr bei a) um fünf, bei b) um vier Pfennige pro 100 kg
				Taus	Schwarzenberg					1·34 1·09				
555	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahnen Dembica-Rozwadów und Jaroslau-Sokal	Heu und Stroh	Im Localverkehre		**Minimalquantum von 300 Tonnen** Verladung von, bezw. Zahlung der Fracht für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief. Die Verladung hat **auf offenen Wagen** unter Bedeckung der Wagen mit den von der Partei oder von der Bahnanstalt gegen **tarifmässige** Miethe beizustellenden Decken zu erfolgen. Die Partei hat die Verladung und Entladung selbst zu besorgen	Bis Ende December 1890	Localtarif	Tarifmässig	Frachtberechnung nach dem für 10000 kg Sendungen giltigen Ausnahmetarife X	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Refactiereclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage nach erreichtem Pflichtquantum, spätest. Ende März 1891 zu erfolgen hat	
556	Directorium der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest	Betheiligten ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen	Die Giltigkeitsdauer der nachstehenden Frachtzugeständnisse wird in Folge Eröffnung der Donau-Dampfschiffahrt abgeändert und hat, wie folgt, zu lauten: Sub Post 2610 im Vrdgs.-Bl. Nr. 138 ex 1889 und „ „ 2656 „ „ „ 139 „ „ ad a) Vom 1. December 1889 bis auf Widerruf, längstens aber bis 10. Februar 1890 ad b) Vom 11. Februar 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890 Sub Post 110 im Vrdgs.-Bl. Nr. 2 ex 1890 „ „ 111 „ „ „ 2 „ „ „ „ 112 „ „ „ 2 „ „ „ „ 113 „ „ „ 2 „ „ „ „ 115 „ „ „ 2 „ „ ad a) Bis auf Widerruf, spätestens bis 10. Februar 1890 ad b) Vom 11. Februar 1890 bis auf Widerruf, spätestens bis 31. December 1890											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
557	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Güter aller Art	Belgrad loco Belgrad transit Mitrovicz transit Zimony (Semlin) transit	Triest S.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Instradirungsvorschrift auf den Frachtbriefen ist unzulässig	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Heft 3 des Ungarisch-Adriatischen Verbandverkehres, beziehentlich Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	449 444 429 429	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Reis, geschält, und Oele fette	Belgrad loco Belgrad transit Mitrovicz transit Zimony (Semlin) transit						416 411 402 402				
			Petroleum	Belgrad loco Belgrad transit Mitrovicz transit Zimony (Semlin) transit						410 405 396 396 Centimes, incl. Mgb. und Transportsteuer				
				und vice versa										

Das Zusammenladen verschiedener Güter ist gestattet, insoweit Bestimmungen des Betriebsreglements nicht entgegenstehen, jedoch wird eine Haftpflicht gegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen. Die Frachtsätze für Mitrovicz transit und Zimony (Semlin) transit gelten nur für solche Transporte, welche ab Mitrovicz resp. Zimony (Semlin) per Schiff nach einer westlich von Belgrad gelegenen serbischen Uferstation weiter befördert werden, bezw. von einer solchen Uferstation per Schiff in Mitrovicz resp. Zimony (Semlin) angelangt sind. In der Richtung von Triest sind demnach die Frachtbriefe Seitens des Aufgebers mit der Bezeichnung „Zur Weiterbeförderung per Schiff nach . . . . .“ zu versehen und bleibt der Station Mitrovicz resp. Zimony (Semlin) vorbehalten, falls die Weiterbeförderung per Schiff nach der auf dem Frachtbriefe bezeichneten Uferstation nicht stattfindet, die Frachtberechnung auf dem Frachtbriefe entsprechend abzuändern. In der Richtung nach Triest ist das Anlangen der betreffenden Sendungen per Schiff in Mitrovicz resp. Zimony (Semlin) bei der Aufgabe zum Bahntransporte durch Vorlage der betreffenden Schiffsdocumente nachzuweisen. Die Frachtsätze für Mitrovicz werden bis Mitrovicz Saveufer verstanden.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
558	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Kety Andrichau	Chybi	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Effectuirung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 19·0 23·8	kr. 17·2 22·8	kr. 1·8 1·0	Im Kartirungswege		
559	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brückenmateriale	Wien Nordbahnhof	Krakau transito	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Brückenherstellungen in der Strecke Jaslo-Rzeszów bestimmt sein und für Rechnung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen expedirt werden. Auf den Frachtdocumenten haben die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen oder Organe derselben als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen und darf auf denselben eine Routenvorschrift nicht angebracht werden	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	104·1 kr.	63·9 kr.	40·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Diese Frachtbegünstigung ist für Parteien unzugänglich

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 18. **Wien, 13. Februar 1890.** **III. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Inserate. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 12. Jänner 1890, Z. 1108, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, 12. Jänner 1890.

Verzeichniss des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums, Abth. 2, Nr. 7624 ex 1889, über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
2117	Hrabe Johann	1					*c*
3594	Joachim Franz	1					*a*
3887	Schirmeisen Ernst						*d*
4778	Pokorny Johann				1		*b*
5102	Szewluk Hrinko				1		1
5154	Wicklein Moriz	1					1
5239	Dresel Franz	1					1
5774	Damisch Anton				1		*b*
5798	Ribaček Franz				1		1
5848	Náklovsky Wilhelm	1					1
5867	Wiegetz Franz	1					*a*
5897	Ungermann Wenzel	1					1
5989	Horváth Anton	1					1
6126	Tomašević Stefan	1					1
6128	Přibil Vincenz	1					1
6486	Schiebel Josef	1					1
6613	Kowarz Albrecht Karl	1					1
6919	Koch Alexander	1					1
6938	Gschaider Jakob	1					1
7112	Steiner Franz Xaver Robert	1					1
7297	Szeiler Jakob	1					1
7450	Strohner Otto Alois	1					1
7644	Klein Martin	1					1
7661	Weber Josef	1					1
7789	Konetschny Robert	1					1
8088	Zechbauer Franz	1					1
8123	Ackermann Peter	1					1
8198	Bednařik Rainer	1					1
8121	Machek Josef	1					
8329	Pollak Demeter	1					
8443	Hojsak Josef	1					1
8482	Schentz, recte Schenz, Hugo	1					1
8508	Szekeres I Andreas	1					1
8577	Artz Michael	1					1
8604	Malalan Josef Cornel Octavius			1			1
8633	Olbrich Ernst	1					1
8720	Talán Andreas	1					1
8807	Huetter Ludwig	1					1
8810	Samuil Senka	1					1
8816	Sikora Josef	1					1
8837	Mandl Josef	1					1
8884	Gabesam Wilhelm	1					1
8910	Demartsek Alexander	1					1
9057	Dvořáček Josef	1					1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge					
		Anstellung	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgericht. Verurtheilung	Ablebens	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
		des Anspruchsberechtigten					
9123	Nedamansky Rupert	1					1
9314	Mendasch Alois	1					1
9338	Blau Philipp	1					1
9361	Muhr Andreas	1					1
9370	Stublia Ivo	1					1
9385	Jedynakiewicz Edmund	1					1
9389	Rauscher Dominik	1					1
9403	Waitz Andreas	1					1
9436	Ströcker Karl	1					1
9440	Waldmann Gustav	1					1
9463	Lachmann Josef				1		1
9475	Loser Paul	1					1
9501	Pflaume Ludwig	1					1
9542	Habl Josef	1					1
9593	Wieczorek Franz	1					1
9596	Wacha Johann	1					1
9644	Drubina Stefan	1					1
9652	Čotar Bartlmä	1					1
9694	Andert Franz	1					1
9697	Breitwieser Mathias	1					1
9714	Horvath Georg	1					1
9726	Mautwitz Johann	1					1
9753	Potrz Ernst	1					1
9778	Richter Vincenz	1					1
9811	Heidbáuer Josef	1					1
9835	Jaburek Josef	1					1
9851	Domiczek Emil	1					1
9853	Peilinger Augustin	1					1
9861	Weglinski Julian	1					1
9874	Mondl Heinrich	1					1
9978	Paukner Johann Anton	1					1
9981	Goldhardt Jakob Wolf	1					1
10017	Wysoczánski Adolf	1					1
10023	Schulmeister Karl	1					1
10037	Pech Franz			1			1
10038	Hadviger Ferdinand	1					1
10088	Brumer August	1					1
10100	Dobrzański Franz	1					1
10103	Reichelt Johann	1					1
10108	Dragić Andro	1					1
10110	Audrlicky Norbert[b]	1					1
10122	Breit Georg	1					1
10123	Kriegistein Karl	1					1
10124	Celnar Franz	1					1
10131	Hofmeister Eduard	1					1
10133	Röhlich Alois	1					1
10157	Eisenhut Karl Johann	1					1
10172	Heindl Alois	1					1
10174	Krbušek Franz	1					1
10189	Kavecki Josef	1					1
10286	Podgornik Anton	1					1
10290	Jarmer Johann	1					1
10325	Kapucian Franz	1					1
10344	Nell Karl	1					1
10361	Bujak Johann	1					1
10383	Kalenda Franz	1					1
10391	Tchorzewski Zyryl	1					1
10409	Schneider Felix	1					1
10414	Öhmt Karl	1					1
10440	Ugarković Anton	1					1
10447	Paulus Anton	1					1
10462	Matzek Josef	1					1
10471	Wyhlas Heinrich	1					1
10490	Spitzenberger Franz	1					1
10525	Urbič Franz	1					1
10529	Kolarz Anton	1					1
10537	Sahula Gottlieb	1					1
10553	Böhm Friedrich	1					1
10559	Burkievicz Jan Pietr	1					1
10570	Hess Johann	1					1
10579	Betz Wilhelm	1					1
10594	Weichsel Josef	1					1
10598	Fischer Adalbert	1					1
10599	Morbitzer Heinrich				1		1
10609	Podolski Stanislaus	1					1
10622	Jetleb Karl	1					1
10639	Nosek Karl	1					1
10648	Ostermann Johann	1					1
10651	Rösch Johann	1					1
10666	Breiter Michael	1					1
10721	Lojb Peter	1					1
10742	Schenach Andrä	1					1
10765	Urbauek Wenzel	1					1
10781	Skasik Josef	1					1
10811	Fercher Franz	1					1
10883	Höfner Johann	1					1

a Certificat Nr. 3594 und 5867: deren Inhaber wurden im Bereiche der Heeresverwaltung angestellt. Die Einholung der Certificate wird vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium bewirkt.

b Pokorny Johann (Certificat Nr. 4778) und Damisch Anton (Certificat Nr. 5774) haben nebstdem das 45. Lebensjahr überschritten; deren Certificate sind uneruirbar.

c Hrabe Johann (Certificat Nr. 2117) wurde als Postamtsdiener angestellt, ist mittlerweile gestorben, dessen Certificat ist uneruirbar.

d Schirmeisen Ernst (Certificat Nr. 3887) hat das 45. Lebensjahr überschritten. Der Aufenthalt desselben ist unbekannt, daher dessen Certificat auch nicht eruirt werden kann.

Die unter *b*, *c* und *d* angeführten Certificate sind im Vorfindungsfalle an das k. und k. Reichs-Kriegsministerium zu leiten.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von der Station Urfahr der Mühlkreisbahn zur Station Steyeregg, dann zwischen den Stationen St. Georgen a. d. Gusen und Mauthhausen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bahnerhaltungs-Vorstand der Mühlkreisbahn, Ingenieur Hans Berger, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von der Station Urfahr der Mühlkreisbahn zur Station Steyeregg, dann zwischen den Stationen St. Georgen a. d. Gusen und Mauthhausen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. Februar 1890. Z. 1128.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 362. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Februar befindet sich im Einlaufe: eine Regierungsvorlage, betreffend die Convertirung der 5perc. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in Gold der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Die Abgeordneten Ritter von Proskowetz und Genossen interpelliren Se. Excellenz den Herrn Handelsminister, ob er nicht gewillt sei, anlässlich der Einführung des Personen-Zonentarifes in Ungarn, den Personentarif der Staatsbahnen zu reformiren und auch eine Ermässigung der Gütertarife, insbesondere für Exportartikel, herbeizuführen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Zahnradbahn von Bozen über Unterinn auf das Ritterhorn. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Präsident des Oesterr. Touristenclubs in Wien, Anton Silberhuber, hat bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Bozen über Unterinn und Klobenstein auf das Ritterhorn angesucht.

Project einer Zahnradbahn vom Semmering auf den Sonnwendstein. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Präsident des Oesterr. Touristenclubs in Wien, Anton Silberhuber, ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von der Station Semmering der Südbahn-Gesellschaft über den Dürr-Riegl auf den Sonnwendstein eingeschritten.

Project einer Zahnradbahn von Innsbruck auf den Patscherkofl. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Präsident des Oesterr. Touristenclubs in Wien, Anton Silberhuber, ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Innsbruck über Amras, Aldrans und Igls auf den Patscherkofl eingeschritten.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Prag-Olmütz: Herstellung von Umladegeleisen und Abtragung von Weichen in der Station Olmütz.) Die Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft hat die Bewilligung zur Herstellung von Umladegeleisen und zu der hiedurch bedingten Abtragung von Weichen in der Station Olmütz erhalten. [21. Jänner, Z. 53.665 ex 1889.]

— (Linie Brünn-Prag: Neues Frachtenmagazin in der Station Greifendorf.) Der in der Station Greifendorf bisher als Gütermagazin benützte 29 m² grosse Schuppen genügt den gegenwärtigen Anforderungen des Frachtenverkehres nicht mehr, und hat sich die Nothwendigkeit für die Herstellung eines neuen einthorigen hölzernen Frachtenmagazines ergeben. Gleichzeitig erfolgt die Ueberstellung des bestehenden Schuppens, welcher dann als Requisitendepôt für den Stationschef benützt werden wird. [15. Jänner, Z. 54.528 ex 1889.]

— (Aufstellung einer hölzernen Hütte am Bahnhofe in Prag.) Der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde der Bauconsens zur Aufstellung einer hölzernen Hütte für Zwecke der Firma Löwi Klemperer am Bahnhofe in Prag ertheilt. [12. Jänner, Z. 1123.]

— (Herstellung von zwei Nebengebäuden in der Rangirstation Tuhan.) Die Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft besorgt die Herstellung von zwei Nebengebäuden für das verlegte doppelte Wächterhaus der Buschtěhrader Eisenbahn in der Rangirstation Tuhan.
[10. Jänner, Z. 50.085 ex 1889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Blockir-Einrichtung der elektrischen Distanzsignale in der Station Lissa.) Um den Verkehrsorganen der Station Lissa die Ausübung der in der Instruction für den Verkehrsdienst vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen zu erleichtern, wurden die gegen Altbunzlau und Čelakowitz situirten Distanzsignale mit einer Blockir-Einrichtung versehen, so dass diese in der Regel auf „Verbot der Einfahrt" gestellten Signale nur dann auf „Erlaubte Einfahrt" umgestellt werden können, wenn der für die Wechselrevision verantwortliche Bedienstete die Umstellung derselben ermöglicht. Durch diese Einrichtung wird überdies der Vortheil geboten, dass die Umstellung dieser Distanzsignale auf „Verbot der Einfahrt" und, nach Aufhebung der Blockirung, auf „Erlaubte Einfahrt" auch durch den im Telegraphen-Bureau diensthabenden Beamten geschehen kann. Die k. k. General-Inpection hat die Instruction über die Schaltung und Handhabung der mit Blockir-Einrichtung versehenen elektrischen Distanzsignale der Station Lissa am 29. Jänner genehmigt. [G.-I.-Z. 896.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Herstellung eines Telephonnetzes in der Station Reichenberg.) Die Verwaltung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn hat in der Station Reichenberg ein Telephonnetz herstellen lassen, welches folgende Sprechstellen umfasst: das Telegraphenbureau, das Magazinsbureau, das Weichenwächterhaus Nr. 198/S. d., das Heizhaus und das Werkstättenbureau. Diese Telephonanlage dient dazu, um die wichtigen dienstlichen gegenseitigen Mittheilungen der hiefür berufenen Organe der früher erwähnten Sprechstellen schnell und präcise zu ermöglichen, und ferner die schnelle Uebertragung der von der Strecke für die Werkstätte, für das Heizhaus und für das Güterexpedit einlangenden und der von diesen Dienststellen an die Stationen der Strecke zu gebenden Telegramme zu vermitteln. Das Telegraphenbureau fungirt als Centralstelle und ist zu diesem Behufe mit einem Umschalter ausgestattet, welcher für jede Linie mit einem Klappen-Indicator und für sämmtliche Indicatoren mit einer Localbatterie und einem Wecker versehen ist. Der im Werkstättenbureau befindliche Telephonapparat wird gleichzeitig auch für eine zweite im Werkstätten-Rayon bestehende Telephonverbindung benützt, und es ist daher dieses Bureau überdies mit einem Umschalter und einem separaten Indicationswecker versehen. Die dortige Apparatverbindung ist so eingerichtet, dass in jenen Fällen, in denen das Werkstätten-Telephon in der einen oder in der anderen der beiden Leitungen eingeschaltet ist, der separate Inductionswecker mittelst des Umschalters in die zweite Leitung gelegt wird, um die auf letzterer erfolgenden Aufrufe hörbar zu machen. Die k. k. General-Inspection hat die Instruction für den Telephon-Correspondenzdienst der Station Reichenberg unterm 8. Jänner genehmigt. [G.-I.-Z. 21.336 ex 1889.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. (Anschaffung von 4 Stück Zahnradlocomotiven System Abt.) Die von dem Ingenieur Roman Abt eingereichten Typenpläne der für die Localbahn Eisenbahn-Vordernberg auszuführenden 4 Stück Locomotiven des dem Genannten patentirten Zahnradsystems wurden Seitens der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen über Ermächtigung des k. k. Handelsministeriums unterm 17. Jänner, Z. 17.644/I, genehmigt. [Z. 50.655 ex 1889.]

Dampftramway - Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Aenderung der Bezeichnung der Haltestellen „Taborlinie" und „Floridsdorf-Mühlschüttel" in „Franz Josefsbrücke", bezw. in „Floridsdorf-Donaustrasse".) Ueber Ansuchen des Verwaltungsrathes der genannten Gesellschaft hat das k. k. Handelsministerium nach Einvernahme der politischen Behörden die Abänderung der Bezeichnung der Haltestellen „Taborlinie" und Floridsdorf-Mühlschüttel" der Dampftramwaylinie Wien—Stammersdorf—Gross-Enzersdorf in „Franz Josefsbrücke", bezw. in „Floridsdorf-Donaustrasse" genehmigt. [3. Februar, Z. 4299.]

Wiener Localbahnen. (Errichtung einer Haltestelle bei der Foky-, resp. Wolfganggasse.) Ueber vom k. k. Handelsministerium unterm 25. April 1889, Z. 11.928, ertheilte Ermächtigung, sowie auf Grund der gepflogenen Erhebungen hat die k. k. n. ö. Statthalterei der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, als der den Betrieb auf den genannten Localbahnen führenden Verwaltung, die nachgesuchte Bewilligung Errichtung einer neuen Haltestelle bei der Foky-, bezw. Wolfganggasse auf der Localbahnstrecke Wien (Gaudenzdorf)—Wiener-Neudorf nach den vorgelegten Plänen ertheilt. Gleichzeitig wurde auch die Genehmigung ertheilt, auf der vorbezeichneten Strecke mit einer Geschwindigkeit von circa 12 km per Stunde zu fahren, damit die ermittelte gesammte Fahrzeit von 12 Minuten eingehalten werden kann, was bei Beibehaltung der bisherigen Fahrgeschwindigkeit nicht möglich wäre, weil sowohl aus localpolizeilichen Rücksichten, als auch wegen der grossen Steigungen stellenweise langsam gefahren werden muss.
[H.-M.-Z. 3629.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Somogy-Szobb—Barcs. (Publication der Concessions-Urkunde.) Das kgl. ungarische Amtsblatt Nr. 12 vom 16. Jänner 1890 und dessen nachfolgende Nummern enthalten den Wortlaut der über Antrag des kgl. ungar. Handelsministers Z. 70.641 ex 1889 und im Sinne des Gesetzentwurfes Z. 54.312 vom 17. October 1889 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1889) von der Legislative genehmigten und als G.-A. XLVII ex 1889 inrotulirten Concessions-Urkunde, laut welcher im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und der zur Modification und Ergänzung desselben laut G.-A. IV ex 1888 erflossenen Novelle (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1888), dem Grafen Paul Széchényi und Consorten die Bewilligung zum Bau und Betriebe der Localbahn Somogy-Szobb—Barcs ertheilt wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 152 ex 1889). [A. h. Entschliessung ddo. Miramare, 23. Decemb. 1889.]

Projectirte Localbahn Pressburg-Steinamanger. (Concessionsverhandlung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Concessionsverhandlungen in Angelegenheit der projectirten Localbahn Pozsony-Szombathely (Pressburg-Steinamanger), eventuell Sárvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1889, Post 4 und Nr. 114 ex 1889), für den 14. Februar anberaumt.

Verbindungsbahn Altofen-Filatoridamm. (Ministerial-Erlass.) Im Laufe des Betriebes der die Endstation Filatoridamm der Localbahn Budapest—Szent-Endré mit der Endstation Altofen der Budapester Strassenbahn verbindenden Strassenbahn mit Dampfbetrieb hat sich im Allgemeinen, sowie auch im Interesse der öffentlichen Sicherheit die Nothwendigkeit der Erstellung von Nachtragspunktationen zum Hauptvertrage herausgestellt, bezüglich welcher Ergänzung des Hauptvertrages die Communalbehörde vom kgl. ungar Handelsminister zur Durchführung beauftragt wurde (vergl. Vrdgs.-Nr. Bl. 96 ex 1889). Nachdem aber die Direction der Strassenbahn-Gesellschaft, einem Berichte der Municipalbehörde zufolge, sich gegen die Unterfertigung dieser Nachtragpunktation weigert, hat sich der Handelsminister veranlasst gefunden, die Stadtbehörde aufzufordern, diese Punktationen der Generalversammlung des hauptstädtischen Municipiums (Gemeinderath) mit dem Bemerken zur Verhandlung vorzulegen, dass, wenn auch auf Grund des Municipalbeschlusses keine Einigung erzielt werden könnte, er im eigenen Wirkungskreise in dieser Frage entscheiden und jeden nachträglichen Recurs zurückweisen würde.

Projectirte Localbahn Ó-Becse—Ujvidék. (Bauvertrag.) Graf Johann Pejacsevich, als Concessionswerber einer von der Station Ó-Becse der Bácser Comitatsbahnen abzweigenden und diese in der Station Ujvidék (Neusatz) mit der Linie Budapest-Semlin, ferners von dort aus in der Station Szent-Tomás mit der Linie Szeged-Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Bahnen verbindenden Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1889, Vorconcession Post-Nr. 5, b), hat mit der Bauunternehmung Nicolaus Gfrerer in Budapest einen Präliminar-Bauvertrag abgeschlossen, welcher mit dem Tage der Ertheilung der definitiven Concession ins Leben tritt.

Szamosthal Eisenbahn. (Erweiterung der Stationen Czigány und Zilah.) Die Direction der Szamosthal Eisenbahn-Gesellschaft (Szamosvölgy vasut) als Concessionärin und Erbauerin der die gesellschaftliche Linie Klausenburg-Dées von letzterer Station aus mit der Linie Nagy-Károly—Zilah der Ungar. Nordostbahn verbindenden und im Bau begriffenen Localbahn Dées-Zilah (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53, 59 und 67 ex 1889), hat die Erweiterung der mit der Nordostbahn gemeinschaftlichen Stationen Czigány und Dées beschlossen, und werden ausser den hiemit verbundenen Erdarbeiten, Oberbau- und Hochbauten, in jeder dieser Stationen Locomotivremisen und Wasserstationen hergestellt werden.

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Zur Frage der Verantwortlichkeit der Unternehmung gegenüber Unfällen.) In der am 31. Jänner abgehaltenen Generalversammlung des Budapester Municipalauschusses stellte ein Stadtrepräsentant den Antrag, es möge bei dem Umstande, als auf den im Bereiche der städtischen Strassen gelegenen, mit Elektricität betriebenen Linien der Budapester Stadtbahn-Unternehmung kein eigenes Signalisirungswesen besteht, sowohl die Unternehmung, als auch die Wagenführer, und zwar diese persönlich, für jene Unfälle aller Art verantwortlich gemacht werden, welche Passanten und Strassenfuhrwerken durch die verkehrenden Waggons, ausserdem aber Zugthieren durch Steckenbleiben der Hufeisen in den Geleisespalten des Oberbaues zustossen, da es bereits zu wiederholten Malen vorkam, dass in Folge dessen Pferde sich ein Bein brachen. Der Referent der Strassenbahn-Section erwiderte hierauf, dass, was die Frage der Signalisirung anbelangt, diese ja im Statute genau präcisirt, die Regelung derselben aber überdies der ausschliesslichen Competenz des Ministers vorbehalten ist; was ferners die Frage des Betriebes und der aus diesem resultirenden Verpflichtungen der Unternehmung gegenüber dem Publicum etc. betrifft, sei diesbezüglich kein Unterschied zwischen dem Betriebe mit Pferden und dem mit elektrischen Motor, daher auch weder in Betreff der Verantwortlichkeit der Unternehmung und ihres Betriebspersonales gegenüber von Unfällen aller Art, noch in der Entschädigungsfrage, in welcher Beziehung die für öffentliche Verkehrsanstalten bestehenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen massgebend sind, und es folglich der Commune nicht zusteht, gegenüber concreten Fällen specielle Gesetze schaffen zu wollen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung eines Stationsnamens.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Name der Haltestelle Bába-Szent-Mihály der Linie Szombathely (Steinamanger) -Fehring (ehemals Ungarische Westbahn) auf „Rátót" abgeändert wurde.

Arader Strassenbahn- und Ziegelfabriks-Actiengesellschaft. (Bilanz pro 1889.) Der von der Direction der „Arader Strassenbahn- und Ziegelfabriks-Actiengesellschaft" für das Betriebsjahr 1889 aufgestellten Bilanz zufolge wurde in diesem Jahre ein Reingewinn von 32.131·55 fl. erzielt. Nach Vornahme diverser Dotirungen wird nach jeder mit 100 fl. eingezahlten Actie eine Dividende von 10 fl. und eine Superdividende von 5 fl. (gegen 7 und 2 fl. im Jahre 1888) zur Auszahlung gelangen.

Projectirter Bau einer Maschinenfabrik in Budapest. (Genehmigung der Baupläne.) Die Budapester Municipalbehörde hat die Baupläne der von der Ungarischen Creditbank im Engelsfelde nächst der sogenannten „Kleinen Donau" zu erbauenden Maschinenfabrik und Schiffsbauanstalt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1889) gut geheissen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Strecken im Laufe des Monates December 1889.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1889 nachstehende Strecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 15. December die 6·4 km lange Strecke Beyenburg-Langerfeld der Nebenbahn Dahlerau-Langerfeld (Barmen-Rittershausen) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld mit dem Personen-Haltepunkte Oede für den öffentlichen Verkehr; der Bahnhof Langerfeld dient bis auf Weiteres als Rangir-station; die Strecke Beyenburg-Langerfeld ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte Düsseldorf unterstellt; ferner am 21. December die 9·23 km lange Strecke Stolberg (Hammer)-Walheim im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinische) für den öffentlichen Verkehr; die Zwischen-Haltestelle Breinig dient dem Personen- und Güterverkehr; die Strecke Stolberg (Hammer)-Walheim schliesst in Walheim an die Linie Rothe Erde-Montjoie-St.Vith an und ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte Aachen unterstellt.

b) In Sachsen-Coburg-Gotha: Am 15. December die 16·7 km lange Strecke Ballstädt-Herbsleben im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt mit den Haltestellen Burgtonna (2·7 km), Gräfentonna (6·2 km), Döllstädt (12·1 km) und Herbsleben (16·7 km) für den öffentlichen Verkehr und sind diese Haltestellen für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Herbsleben auch noch für die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen eingerichtet; die Strecke Ballstädt-Herbsleben besitzt in Ballstädt Anschluss an die Bahnlinie Gotha-Leinefelde.

c) In Sachsen: Am 1. December die 21·422 km lange normalspurige Schlussstrecke Buchholz-Grünstädtel im Anschlusse an die bereits im Betriebe befindlichen beiden Theilstrecken Annaberg-Buchholz und Grünstädtel-Schwarzenberg mit der 5·177 km langen normalspurigen Zweiglinie Schlettau- bezw. Waltersdorf-Obercrottendorf der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr; an der Linie Annaberg-Schwarzenberg befinden sich die Station Buchholz (2·7 km), die Haltestelle für den Personen- und Güterverkehr Waltersdorf (8·6 km), die Station Schlettau (9·9 km), die Haltestellen für den Personen- und Güterverkehr Scheibenberg (13·3 km), Mittweida-Markersbach (20·8 km) und Raschau (22·2 km), ferner die Stationen

Grünstädtel (24·1 km) und Schwarzenberg (26·8 km); an der Zweiglinie Schlettau-Obercrottendorf befinden sich ausser dem Anschlussbahnhofe Schlettau und dem Endbahnhofe Obercrottendorf der Haltepunkt für den Personenverkehr Waltersdorf (2·6 km) und die Haltestelle für den Personen- und Güterverkehr Mittelcrottendorf (5·2 km); die Leitung des Betriebes der beiden genannten Linien erfolgt durch die General-Direction der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

d) In Mecklenburg: Am 29. December die 23·27 bezw. 9·63 km langen Secundärbahnstrecken Lübtheen-Malliss und Dömitz-Malliss der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Bahn für den Personen- und Güterverkehr; die Strecke Lübtheen-Malliss hat folgende Stationen: Lübtheen (Bahnhof), Jassenitz (Haltestelle, 2·11 km), Alt-Jabel (Haltestelle, 8·56 km), Woosmer (Haltestelle, 12·47 km), Heiddorf (Haltepunkt, 19·97 km) und Malliss (Bahnhof, 23·27 km); die Strecke Dömitz - Malliss hat folgende Stationen: Dömitz (Bahnhof, Gemeinschaftsstation der kgl. preussischen Staatsbahnstrecke Wittenberge-Buchholz), Neu-Kaliss (Haltestelle, 5·28 km) und Malliss (Bahnhof, 9·63 km); sämmtliche vorangeführte Stationen — mit Ausnahme des nur dem Personenverkehre dienenden Haltepunktes Heiddorf — sind für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet; mit voller Abfertigungsbefugniss, sowohl für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, mit Ausschluss von schwerwiegenden Fahrzeugen, welche nur im Verkehre von und nach Lübtheen und Dömitz zur Beförderung gelangen.

e) In Elsass-Lothringen: Am 16. December die 6·58 km lange Zweigbahn Buchsweiler-Ingweiler mit dem Haltepunkte Obersulzbach und der Station Ingweiler für den öffentlichen Verkehr; der genannte Haltepunkt dient dem Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr und die Station Ingweiler dem unbeschränkten Personen- und Güterverkehre; die Zweigbahn Buchsweiler-Ingweiler ist eine Seitenlinie der Strecke Steinburg-Schweighausen und untersteht der Betriebs-Direction Strassburg II.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate December 1889.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1889 nachstehende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. December die Haltestelle Lissomitz zwischen den Stationen Mocker und Ostaszewo im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Wagenladungs-Güterverkehr mit der Beschränkung, dass Sendungen nach Lissomitz nur frankirt, von Lissomitz nur unfrankirt und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung angenommen werden, und auch Fahrzeuge daselbst nicht verladen werden können; die Personen-Haltepunkte Jon Kugeleit (an der Strecke Tilsit-Memel) und Argeningken (an der Strecke Insterburg-Tilsit) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, letzterer Haltepunkt jedoch mit der Beschränkung, dass die Sendungen von demselben nur in Frachtüberweisung, nach demselben nur frankirt zur Beförderung gelangen dürfen und Nachnahmebelastung in beiden Richtungen ausgeschlossen ist; ferner die Haltestelle Kerkerbach im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Eilstückgutverkehr, und die Haltestelle Oswitz zwischen den Stationen Breslau und Schebitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; am 15. December die Stationen Krähwinklerbrücke und Radevormwald an der Strecke Krebsöge-Radevormwald im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld auch für den Personen-, Eil-, Frachtstückgut- und Gepäcksverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren; ferner der Haltepunkt Gr.-Bertung zwischen den Stationen Allenstein-Vorstadt und Ganglau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personenverkehr; Gepäcksstücke werden von diesem Haltepunkte unabgefertigt zur Beförderung übernommen und wird die Fracht hiefür auf der Endstation erhoben; im Verkehre zwischen Gr.-Bertung und Allenstein-Vorstadt ist die Beförderung von Gepäcksstücken ausgeschlossen; am 16. December die Haltestelle Speele zwischen den Stationen Münden und Kragenhof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, auch für den Güterverkehr.

b) In Sachsen: Am 2. December die Haltestelle Trebanz-Treben zwischen den Stationen Breitingen und Altenburg der Linie Leipzig-Hof der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und allgemeinen Güterverkehr; die Frachtberechnung erfolgt bis auf Weiteres für die Strecke Breitingen - Trebanz - Treben nach 5 km und für die Strecke Altenburg-Trebanz-Treben nach 6 km Entfernung; ferner der bisherige Haltepunkt Bärenstein an der Linie Annaberg-Weipert der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen unter der Bezeichnung Haltestelle Bärenstein b. Weipert auch für den allgemeinen Güterverkehr.

c) In Mecklenburg: Am 1. December die Haltestelle Glashütte der Mecklenburgischen Südbahn für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Belgien. (Gründung einer Gesellschaft.) Mit 22. December 1889 hat sich unter dem Namen „Kempische Stoomtram Maatschappy" eine Gesellschaft constituirt, welche sich die Pachtung und den Betrieb von Vicinalbahnen sowohl in Belgien als auswärts zum Ziele setzt. Das Capital der Gesellschaft, deren Sitz sich in Heyst-op-den-Berg befindet, beträgt 110.000 Francs und ist in 110 Actien zu 1000 Francs zerlegt.

Spanien. (Eisenbahn in der Provinz Valencia.) Die Regierung hat die Concession für eine von Pueblo Nuevo del Mar nach Segorbe in der Provinz Valencia herzustellende Eisenbahn ertheilt.

Griechenland. (Eisenbahn Missolonghi-Agrinion. Die Concession zum Betriebe dieser von einer belgischen Unternehmung gebauten Bahn wurde dem Ch. Apostolides, Director der „Banque du Crédit industriel" verliehen. Der Concessionär, welcher die Verpflichtung übernommen hat, die in Rede stehende Linie bis Kryoneri (15 km) fortzusetzen, wird binnen zwei Monoten eine einheimische Gesellschaft gründen und dieser den Betrieb übergeben.

— (Eisenbahn Agrinion-Arta.) Ueber Anordnung des Ministers des Innnern werden Studien behufs Verfassung eines Vorprojectes für die Verlängerung der Linie Missolonghi-Agrinion (vergl. vorstehende Notiz) bis Arta gepflogen. Die projectirte neue Linie soll hauptsächlich localen und strategischen Interessen dienen.

England. (Neue Londoner Bahnlinie.) Der an der Herstellung der Londoner Stadtbahnen seinerzeit betheiligte Ingenieur Baker hat im Vereine mit den Ingenieuren Sir John Fowler und Greathead ein neuerliches Project zur Ergänzung des Londoner Stadtbahnnetzes ausgearbeitet und eine Beschreibung desselben veröffentlicht. Die neue Bahn, welcher der Name Central London Railway beigelegt wird, soll von Queen's Road abzweigen und unter Bayswater, Oxford Street, Holborn, Newgate Street, Cheapside nach King William Street führen und am Ostende dieser Strasse sich mit der jüngst fertiggestellten City and Southwark Subway Bahn vereinigen. Die letztgenannte Bahn wurde von denselben Ingenieuren hergestellt und wird mit Elektricität betrieben. Der Bau der Central London Bahn soll ohne alle Verkehrsstörung in jenen Strassen durchgeführt werden, welche von der Linie zu unterfahren sind, wie dies bereits beim Baue der City and Southwark Bahn mit Erfolg geschehen ist. Im Ganzen sind 9 Stationen in einer durchschnittlichen Entfernung von einer halben Meile projectirt. Sowie bei der City and Southwark Bahn sollen auch hier 2 getrennte eiserne Röhren für das Doppelgeleise hergestellt werden. Die Rohre sollen mittelst hydraulischen Druckes vorgetrieben und deren Inneres mit dickflüssigem, rasch erhärtendem Mörtel ausgekleidet werden. Auch bei dieser Linie ist der elektrische Betrieb in Aussicht genommen, da sich derselbe auf der City and Southwark Bahn vollständig bewährte. Das Project der Central London Bahn ist nicht mit jenem der London Central (Subway) Bahn zu verwechseln. Während die erstere von Queen's Road in das Innere der City Londons führen wird, ist letztere von Shepherd's Bush Green über Uxbridge Road und Oxford Street nach Shaftesbury Avenue projectirt. [„Railway News."]

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Der Hudson River Tunnel in New-York.) Die Fortschritte im Baue eines Eisenbahntunnels unter dem Hudsonflusse in New-York, bezüglich dessen bereits in Nr. 94 des Vorjahres Mittheilungen gemacht wurden, sind bisher entsprechend gewesen. In der Jahresversammlung der Gesellschaft, welche kürzlich in New-York stattfand, wurde berichtet, dass der Tunnel auf der New-Jersey'er Seite in diesem Jahre um 300′ und im Ganzen auf 2050′ Länge vorgeschritten ist. Auf der New-Yorker Seite sind jedoch die Arbeiten im Laufe des letzten Jahres nicht fortgesetzt worden, da ein Wechsel in der Arbeitsmethode studirt wurde; dieselben sollen aber demnächst wieder aufgenommen werden. Im Ganzen sind daher circa 3000′ Tunnel vollendet. Nach dem neuen Arbeitsplane soll nunmehr die Tunnelröhre aus gusseisernen Cylindern von circa 20′ Durchmesser und $2^1/_2$″

Stärke hergestellt werden, welche eine verhältnissmässig schwache Ziegelverkleidung von 5" Dicke statt der früheren von 18" Dicke erhalten wird. ["Railway News."]

Afrika. (Eisenbahnen in den portugiesischen Colonien.) Von der portugiesischen Congo-Linie befinden sich seit der am 28. December 1889 zu Angola erfolgten Eröffnung einer weiteren 40 km langen Theilstrecke bereits 100 km von Loanda aus gerechnet im Betriebe. Nunmehr wird auch ein Gesetzentwurf in Betreff des Baues einer Eisenbahn nach Mossamedes, der südlichsten portugiesischen Colonie an der afrikanischen Westküste, demnächst zur parlamentarischen Behandlung gelangen. Nach Vollendung der genannten Linien, sowie nach Verwirklichung des gleichfalls in der Vorbereitung begriffenen Projectes einer Bahnlinie von Benguela nach Bihé, werden alle drei Haupthäfen der Colonie zweckmässige Schienenverbindungen mit den Centren des Hinterlandes besitzen.

Egypten. (Vergebung des Baues neuer Bahnlinien.) Der Bau der projectirten Linien Assiout-Girgueh (125 km), Chibin-el-Kons—Menouf (13 km), Damanhour-Rahmanieh (20 km) und Medinet-el-Fayoum — Sennoures (11·5 km) wurde im Offertwege an ein unter der Leitung von M. F. Lenz in Stettin stehendes, durch das Haus Suarès frères et Cie. in Kairo vertretenes deutsches Consortium vergeben.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wiedereröffnung der Güteraufnahme in den Stationen der ungarischen Betriebs-Hauptlinien der Gesellschaft.) Die Budapester Verhehrs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass vom 1. Februar an bis auf Weiteres in den Stationen Pressburg, Gönyö, Györ (Raab), Komáron (Komorn), Esztergom (Gran), Vácz (Waitzen), Budapest, Budapest-Donauuferbahn, Budafok, Paks, Baja, Mohács, Bezdán, Eszék, Ujvidék (Neusatz), Vukovár, Titel, Zimony (Semlin), Baziás und Orsowa sowohl für den internen als auch den Verkehr mit Wien, die Güteraufnahme wieder aufgenommen wurde.

Dampfschiffahrt auf dem Plattensee. (Vorlage eines Memorandums an den kgl. ungar. Handelsminister.) Am 20. Jänner fand unter Vorsitz des Reichstags-Abgeordneten Victor Bezerédj eine Interessentenversammlung der Comitate Somogy, Veszprém und Jala statt, an welcher fast sämmtliche Abgeordneten dieser Comitate, ferners Graf Franz Nadásdy und Alexander Szarvasy in Vertretung der Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft theilnahmen. Die Versammlung beschloss, ein Memorandum an den kgl. ungar. Handelsminister mit der Bitte um Subventionirung der genannten Gesellschaft zum Behufe der Erweiterung des Betriebes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1889) vorzulegen. In dem Memorandum, welches bereits am 25. Jänner dem Minister überreicht wurde, wird nebst anderen volkswirthschaftlichen Momenten, nsbesondere hervorgehoben, dass die Bewohner des Seeufers durch Devastirung von über 100.000 Joch Weingärten durch die Phylloxera brodlos wurden. Dem Nothstande dieses Landstriches würde nun durch Anlage ausgedehnter Villegiaturen an den Ufern des Sees abgeholfen, da sie sowohl ihre Gründe verwerthen als auch fernerhin lohnenden Verdienst in dem Falle finden könnten, wenn die Zukunft dieser Anlagen im Vorhinein durch Sicherstellung einer ausgebreiteten Schiffahrtsverbindung begründet würde. In dem Memorandum wird der Minister gebeten, der Gesellschaft während der ersten 10 Jahre eine Subvention von 15.000 fl. zu gewähren, wozu die Regierung für die Postbeförderung (täglich 200—250 km) 6000 fl. und die Comitate Somogy, Zala und Veszprém je 3000 fl. beizutragen hätten. In diesem Falle wäre die Gesellschaft bereit, ausser dem bereits in Betrieb gesetzten Dampfer "Kelen" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48 ex 1889) noch weitere zwei Dampfer in Betrieb zu setzen, überall, wo ihr eine passende Landungsbrücke gestellt würde, anzulegen und die Post regelmässig zu befördern.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vermehrung der Donaudampfer des Staatsbetriebes.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat der kgl. ungar. Handelsminister für die kgl. Ungarischen Staatsbahnen einen Raddampfer mit einer 300pferdekräftigen Compound-Maschine nebst zwei eisernen Schleppschiffen, ferner für die Regulirung des Eisernen Thores einen Raddampfer mit einer Triplex-Maschine und zwei eiserne Schleppschiffe bestellt, welche seinerzeit, nach Vollendung der Arbeiten, gleichfalls der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zum Betriebe übergeben werden sollen. Es ist letzteres das erste Donauschiff, welches mit einer bisher nur bei Seedampfern in Anwendung gebrachten Triplex-Expansions-Maschine ausgerüstet sein wird, und hofft man, dass dieses bei verhältnissmässig geringem Kohlenverbrauch besondere Kraft entwickelnde und ruhigen Gang sichernde System sich auch bei Dampfern für die Flussschiffahrt bewähren wird. Die Herstellung dieser Schiffe wurde der Budapester Maschinenfabriksfirma N. Nicholson und Comp. übertragen, welche sich zur Lieferung der genannten Bestellung bis August verpflichtet hat.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.) Mit dem 1. März wird ein neues Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Kraft treten, durch welches das gleiche Reglement vom 1. April 1885 nebst den zugehörigen Nachträgen I—XI aufgehoben wird.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 19. Schneeschutzhordengewebe. — C. Klauke. 28./12. 1889.
" 19. Eine neue Eisenbahnschienen-Verbindung. — Friedrich Altenstein. 30./12. 1889.
" 19. Blechschiene mit Versteifungsrippen für Eisenbahnen aller Art. — Heinrich Palm. 14./1.
" 20. Spurrichter. — Theodor Geske. 31./12. 1889.
" 20. Neue Schutzvorrichtung gegen das Ueberfahrenwerden durch die Tramwaywaggons. — Bertha Pless und Anton Weiss. 7./1.
" 20. Automatischer Gefällsbruchanzeiger für Locomotiven. — Rudolf Clement. 7./1.
" 20. Reibungsbremse für Eisenbahnfahrzeuge. — Paul Fabian. 14./1.
" 20. Einschienige elektrische Hochbahn zur Förderung von Lasten. — Franz Poech. 13./1.
" 21. Neuerungen an Gasbatterien. — Ludwig Mond & Carl Langer. 30./12. 1889.
" 21. Platten für secundäre Batterien. — A. E. Woolf. 31./12. 1889.
" 21. Automatischer Telegraph. — E. Cassalette und D. Kunhardt. 4./1.
" 21. Verbesserungen an dynamoelektrischen Maschinen, die zum Theile auch auf Elektromotoren anwendbar sind. Thomson-Houston International Electric Company. 7./1.
" 21. Neuerungen an Accumulatoren. — Phoebus Harry Alexander. 7./1.
" 21. Neuerungen in der Schaltung der Telephonanlagen. — Actien-Gesellschaft Mix & Genest. 15./1.
" 21. Erregungsflüssigkeit für galvanische Elemente. — E. Liebert & S. A. Rosenthal. 15./1.
" 21. Kohlen für elektrische Lampen. — Lacombe & Cie. 17./1
" 60. Regulator für Dampfmaschinen. — John William Brown und William Wilson Sutcliffe. 20./1.

Lagerhäuser der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest. (Lagerstand im Monate Jänner 1890.) Vom 1. bis 31. Jänner 1890 wurden 191.187 q Waaren eingelagert und 148.393 q Waaren ausgelagert. Der Lagerstand betrug am 31. Jänner 172.272 q Waaren, darunter 101.867 q Zucker, 11.000 q Hölzer, 9581 q Kaffee, 7760 q Glaswaaren, 6816 q Reis, 5665 q Valloneen, 3287 q Kolophonium, 2461 q Thonwaaren, 2215 q Oele, 1762 q Feigen, 1688 q Bohnen, 1664 q Quincaillerien, 1489 q Getreide, 1346 q Mais, 1184 q Felle, 1050 q Zündhölzchen. — In den Stadtmagazinen waren am 31. Jänner eingelagert: 60.150 q Kaffee, 40.000 q Mehl, 40.000 q Reis, 31.000 q Feigen, 20.000 q Steinkohlen, 17.052 q Baumwolle, 16.936 q Felle, 14.000 q Baumwollöl, 12.500 q Weintrauben, 10.640 q Agrumen, 10.000 q Petroleum, 9000 q Olivenöl, 8200 q Eisen, 8000 q Valloneen, 7247 q Farbhölzer, 7000 q Schwefel, 6375 q Nüsse, 6000 q Gemüse, 5440 q Spiritus, 5500 q Pfeffer, 4000 q Zucker, 3,800.000 Stück weiche Hölzer und 2,500.000 Stück Fassdauben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife Theil II, 1. Heft.

Zum Verbandstarife Theil II, 1. Heft, giltig vom 1. December 1888, tritt mit 1. März 1890 der I. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen und Ausnahmetarife, des Kilometerzeigers und der Zuschlags-Tabellen, ferner die Aufhebung der Frachtsätze für Interlaken, sowie Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können zum Preise von 10 kr. per Stück durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 11. Februar 1890. [108]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag II zu Theil II, Heft 1a der Tarife für den Local-Güterverkehr.

Am 1. März 1890 tritt zu dem gesellschaftlichen Localtarife Theil II, Heft 1a, der Nachtrag II in Kraft, welcher einen neuen Ausnahmetarif 2 für Heu etc., Einbeziehung der Station Czegléd in den Ausnahmetarif für Wein etc., und Aufhebung des Ausnahmetarifes 21 für Rinderdünger enthält.

Wien, am 11. Februar 1890. [109]

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Frachtsatzes für Düngemittel.

Bis auf Widerruf, resp. bis zur tarifmässigen Durchführung, gelangt im obigen Verbande für Knochenmehl (Düngemittel), bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür ab Szegedin nach Klettendorf und Silesiaweiche der ermässigte Frachtsatz von 2·31 Mark pro 100 kg im Kartirungswege in Anwendung.

Budapest, am 8. Februar 1890. [110]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Am 1. Jänner 1890 ist zu den Tarifheften 1, 2 und 3 des Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifes ein neuer Anhang in Kraft getreten, in welchem jene besonderen Begünstigungen enhalten sind, welche in dem gleichen Anhange vom 1. Jänner 1889 aufgenommen waren. Ausserdem enthält dieser Anhang mehrere solche Begünstigungen, welche im Laufe des Jahres 1889 im Publicationswege eingeführt worden sind.

Ungarische Nordostbahn. (Einführung von Tarifnachträgen.) Zum Localtarife, Theil II, der Ungarischen Nordostbahn ist der Nachtrag II erschienen, welcher Aenderungen der Ergänzungen der Güterclassification, der Bestimmungen über die Lieferzeit-Zuschlagsfristen, der allgemeinen Bestimmungen über die Ermittlung der Frachtgebühren, der Bestimmungen für Specialbegünstigungen, Aenderung, respective Ergänzung von Ausnahmetarifen und diverse Berichtigungen enthält. Dieser Nachtrag ist sowohl bei der General-Direction der Ungarischen Nordostbahn, als auch in den Stationen der Linien der Ungarischen Nordostbahn zum normirten Preise erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
560	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Des Ausnahmetarifes 6 a u. b des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandstarifes	Zwischen Marienbad / Přestic	und Trebanz-Treben	Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 a und b des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandstarifes	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1890	Localtarife		Mark: a 0·73, b 0·60 (Marienbad); a 1·02, b 0·84 (Přestic)	Bestehen keine Frachtsätze	Im Kartirungswege		Nebige Frachtsätze erhöhen sich dermalen bei beiden Stationen für a u. b um je 0·01 Mk. pro 100 kg
561	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mehl u. sonstige Mahlproducte	Budapest Donauufer - Bahnhof u. hauptstädt. Communal-Lagerhäuser / Budapest-Leopoldstadt / Budapest S.B. / Budapest St.E.G.	1) Graz W.B. (loco) 2) Graz S.B. (loco)	Bei Frachtzahlung für mindest 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Eine Routenvorschrift ist nicht zulässig	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Heft 1 und 2	Verschieden	kr. ad 1) / ad 2): 92·8 / 96·8; 97·8 / 101·8; 92·8 / 96·8; 97·8 / 101·8	Verschieden	Im Kartirungswege		
562	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Budapest Donauufer - Bahnhof und hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Leopoldstadt, Budapest S.B., Budapest St.E.G.	Graz W.B. und S.B. (loco)	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. — Auflieferung von 600 Tonnen / 1200 Tonnen / 1500 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Eine Routenvorschrift ist nicht zulässig	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Publicirte ermässigte Kartirungssätze	Verschieden	kr. 5·0 / 6·0 / 7·0	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse bis längstens Ende März 1891	
563	K.k.St.B.		Brennholz	Kamionka-Lipnik	Lemberg	Aufgabe in vollen Wagenladungen unt. Beobachtung der im Ausnahmetarif II angegebenen allgemein. Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis zum 23. März 1890	Localtarif	18·15 fl.	10·50 fl. pro Wagen	7·65 fl.	Im Kartirungswege		
564	K.k.St.B.		Bruchsteine	I s c h l	Ebensee	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif	4·6 kr.	3 6 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		
565	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Spec.-Tarif. II	Zwischen Ober-Lindewiese und Leipzig (Dresd. Bhf.)		Beobachtung der für die Anwendung d. Ausnahme-Tarifes 6 a des Sächs.-Oesterr. Verbandstarifes bestehend. Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1890			1·63 Mark	Besteht kein directer Frachtsatz	Im Kartirungswege		Dem nebenstehenden Frachtsatze wird bis auf Weiteres 0·01 Mark pro 100 kg zugeschlagen
566	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Guntramsdorf Ziegelwerk	Wien E.W.A.	**Minimalverfrachtungsquantum von 1200 Wagen à 10000 kg**	Bis Ende December 1890	Localtarif	5·0 kr.	4·0 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bis längstens 1. Februar 1891	Hiedurch wird die im Vrdgs.-Bl. Nr. 10 ex 1890, sub Post 376 verlautbarte Frachtbegünstigung aufgehoben und ausser Kraft gesetzt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
567	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker	Sadska	Poříčan transit (für Sendungen nach Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	8 kr.	6 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Sadska: Gegen Vorlage von bahnämtlich bestätigten Consignationen, in welchen alle Zuckersendungen zu verzeichnen sein werden, die in Sadska nach Stationen der Hauptbahn und darüber hinaus aufgegeben werden. Bei Sendungen nach Sadska: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende März 1841 einzureichen	Für diejenigen Relationen, für welche in den Tarifen von oder nach Sadska rücksichtlich der Strecke Sadska-Poříčan transit die nebigen ermässigten Frachtsätze oder noch billigere Antheile bereits eingerechnet sind, entfällt jede Rückvergütung
			Melasse, Spodium, Kohle, Coaks, sowie Steine der Classe C	Poříčan transit (für Sendungen von Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)	Sadska				5·20 kr.	4·95 kr.	0·25 kr.			
568	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Thonerde, nur lose oder in Säcken verpackt	Brüsau-Brünnlitz Lettovic	Prag St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 46·8 48·6	kr. 41·5 43·3	kr, 5·3 5·3	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
569	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Müglitz	Hödnitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	52·8 kr.	38·3 kr.	14·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
570	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Schimitz	Butschowitz	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, bei Frachtzahlung für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	10·5 kr.	9·0 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		
571	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Mehl und Mahlproducte	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Altpaka Jičin Wostroměř	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif	kr. 95·2 99 8 95·2	kr. 89·8 87·8 85·1	kr. 5·4 12·0 10·1	Im Kartirungswege		

Für Mehl und Mahlproducte in geringeren Quantitäten. mindestens jedoch von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, gelangen die obenstehenden Frachtsätze zuzüglich eines 10 %igen Frachtzuschlages zur Berechnung. Eine Routenvorschreibung ist auf den Frachtbriefen unzulässig. Die Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche aus den in Wien und Umgebung gelegenen Mühlen-Etablissements stammen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
572	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Getreide, Raps und Hülsenfrüchte (von Stationen der N.-Kikinda—N.-Becskereker Bahn) b) leer retourgehende gebrauchte Getreidesäcke in umgekehrter Richtung	Marchegg transit	Stadlau Wien St.E.G. Simmering Schwechat-Kledering Lanzendorf-Pellendorf Himberg Grammat-Neusiedl Götzendorf Wilfleinsdorf Pachfurth Rohrau Petronell Deutsch - Altenburg Hainburg Schwadorf Klein-Neusiedl Fischamend	1000 Tonnen. ad a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen ad b) Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden		3·1 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	ad a) Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend ad b) Original - Aufgabs - Recepisse und Original-Frachtbriefe über die Volltour in umgekehrter Richtung Diese Documente sind längstens bis Ende März 1891 vorzulegen	Die Sendungen müssen von, resp. nach Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Bahn mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
573	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungarische Staatsbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Györ (Raab) ungar. St. B. loco	Wien K.E.B. transit Wien K.E.B. trs. im Verkehre mit: Pottenbrunn Stationen der Strecke St. Pölten (incl.)—Pöchlarn (incl.) Krumnussbaum (incl.) — Wels (incl.) über Wels hinaus gelegenen Stationen	Bei Aufgabe unter 10000 kg (Wien K.E.B. transit) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Auf den Frachtbriefen ist die Instradirung „via Bruck a/L." vorzuschreiben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Westungarisch-Oesterreichischer Verbandstarif, Theil II, Heft 4	kr. 53·8 52·8 52·8 52·8 52·8	kr. 43·0 43·0 41·0 40·0 39·0	kr. 10·8 9·8 11·8 12·8 13·8	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Die bei Quantitäten unter 10000 kg gewährte Begünstigung ist nur für jene Sendungen giltig, welche nach Stationen der k. k. österr. St.B. westlich von Pottenbrunn (incl.) bestimmt sind und mit directen Frachtbriefen dahin aufgegeben werden
574	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Strassenschotter und Steine der Classe C	Hohenstadt	Stefanau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für den Spec.-Tarif III, resp. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	7·0 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen besorgt die Partei
575	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Deutsch-Altenburg	Simmering St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Zahlung der Fracht für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für Schotter laut Ausnahmetarif v. 1. Jänner 1888 giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1888	10·6 kr.	7·8 kr.	2·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
576	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	**1) Ostdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband; 2) Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband; 3) Sächsisch-Ungar. Verband; 4) Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband; 5) Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verband.** Unter Bezugnahme auf die im Verordnungs-Blatte Nr. 2 vom 4. Jänner 1890, sub Pos. 110, publicirte Frachtbegünstigung für Mehl und andere Mahlproducte, ferner für Stärke, wird hiermit verlautbart, dass insoferne durch diese Begünstigung die in den Tarifen der oben angeführten Verbände enthaltenen Frachtsätze für Mehl und andere Mahlproducte, ferner für Stärke unterboten werden, bezw. insoferne die durch die genannte Publication ermässigten Frachtsätze von den bezüglichen ungarischen Aufgabsstationen bis zur deutsch-österreichischen Grenzstation mit Hinzurechnung der Fracht von der bezüglichen Grenzstation bis zu den ausländischen Bestimmungsstationen niedrigere Gesammtsätze, als die jeweiligen directen Tarife ergeben, die zwischen der gebrochenen und der directen Abfertigung resultirende Frachtdifferenz bei jenen Mehl- und anderen Mahlproducten-, ferner Stärke-Sendungen, welche ohne Routenvorschrift auf Grund der directen Auslandstarife abgefertigt werden, im Restitutionswege vergütet wird. Diese Begünstigung kann nur für solche Mehl- und Mahlproducten-, ferner Stärke-Sendungen in Anspruch genommen werden, welche innerhalb der Giltigkeitsdauer der obgenannten sub Pos. 110 erlassenen Publication zur Versendung gelangen, und sind bezüglich der Refactieliquidirung die Bestimmungen der citirten Publication massgebend. Es wird ferner zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die in der obcitirten Nr. 2 des Verordnungs-Blattes, sub Pos. 110 publicirte Begünstigung im Refactiewege auch auf solche nach in die obigen Verbandstarife nicht aufgenommenen deutschen Stationen bestimmte Sendungen von Mehl und anderen Mahlproducten, ferner Stärke Anwendung findet, welche ohne Routenvorschrift aufgegeben, in einer deutsch-österreichischen Grenzstation umkartirt wurden. Die Differenz zwischen den bei den betreffenden Sendungen factisch eingehobenen und den bei Berücksichtigung der in der obcitirten Nr. 2 des Verordnungs-Blattes, sub Pos. 110 publicirten Begünstigung bei Umkartirung in den österr.-deutschen Grenzstationen erreichbaren Frachtsätzen, wird auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden und spätestens bis 31. März 1891 vorzulegenden Original-Aufgabs-Recepisse liquidirt werden.												
577	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze: a) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt b) in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen), verpackt c) Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet d) und e) Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt oder unzerlegt, und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet	(siehe unten)	Bodenbach St.E.G. transit und Tetschen Oe.N.W.B. transit	Die Frachtsätze unter a), b) und c) bei Aufgabe beliebiger Quantitäten; die Frachtsätze unter d) und e) bei Aufgabe respective Zahlung der Fracht mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Local-, respective Gemeinschaftstarife	Verschieden	(siehe unten)	Verschieden	Im Kartirungswege		

Zugestandener Frachtsatz (pro 100 Kilogramm in Mark):

von	a)	b)	c)	d)	e)
K.F.N.B.					
Bielitz	5·31	5·02	3·88	2·03	1·98
Bisenz-Pisek	4·47	4·08	3·08	1·95	1·58
Bistritz a. H.	4·11	3·82	2·86	1·85	1·48
Hullein	3·84	3·64	2·71	1·76	1·39
Napagedl	4·11	3·83	2·87	1·84	1·47
Pohl	4·14	3·87	2·91	1·86	1·49
Prerau	3·63	3·49	2·59	1·70	1·33
Standing	4·25	4·10	3·10	1·95	1·58
Teschen	5·64	4·79	3·71	2·29	1·92
Troppau	4·76	4·42	3·44	2·15	1·78
Wall.-Meseritsch	4·50	4·07	3·07	1·96	1·59
Weisskirchen	4·03	3·77	2·82	1·82	1·45
K.O.E.					
Teschen	5·61	4·79	3·71	2·29	1·92
M.S.C.B.					
Troppau	4·76	4·42	3·44	2·15	1·78
St.E.G.					
Nemotitz	4·47	4·08	3·08	1·95	1·58
Olmütz	3·26	3·26	2·39	1·60	1·23

Die Frachtsätze ad a), b), c) und d) finden nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Frachtsätze ad e) finden nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Werden jedoch die Transporte nur nach Bodenbach oder Tetschen transit aufgegeben und in Bodenbach oder Tetschen nach Hamburg, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen reexpedirt, so erfolgt die Anwendung der unter e) bezifferten Frachtsätze im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach oder Tetschen und der Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Bodenbach oder Tetschen. Ausserdem müssen die Transporte zu gleichen Theilen nach Bodenbach und nach Tetschen aufgegeben werden. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1891 vorzulegen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
578	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bis zur deutsch-österr. Grenze betheiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahnen	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Oelsaaten und Repskuchen (bezüglich des letztgenannten Artikels insoferne, als für denselben directe Sätze überhaupt bestehen)	Von den Kartirungssätzen, welche für die nachfolgend bezeichneten Relationen des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandes, des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes, des Niederländisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes, des Belgisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes, des Sächsisch-Ungar. (vormals Thüringisch-Sächsisch-Ungar.) Verbandes, des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. (vormals Hannover-Magdeburg-Ungar.) Verbandes, des Ostdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandes und der Elbeumschlags-Verkehre für den Transport von Getreide zur Zeit Geltung haben, resp. von den zur Zeit im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbande giltigen Sätzen des Ausnahmetarifes 4 b für den See-Export, wird in der Zeit **bis 31. December 1890 eine Refactie von 0·04 Mark pro 100 kg** unter der Bedingung gewährt, dass Seitens der reclamirenden Firmen während der Giltigkeitsdauer gegenwärtiger Begünstigung in den nachfolgend bezeichneten Relationen mindestens **100 Wagenladungen** aufgeliefert werden: 1. Im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbande (excl. Stettin), im Sächsisch-Ungar. und Westdeutsch-Ungar. Verbande, ferner im Verkehre mit Berlin, Laube, Bodenbach/Tetschen-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai, und zwar im Verkehre von Stationen der ungarischen Linien der St.E.G., ferner den folgenden Stationen der K.U.St.B., als: Budapest-Josefstadt, -Donauuferbahnhof, -Hauptst. Lagerhäuser und -Kelenföld, Köbánya (Steinbruch), Györ (Raab) und Czégled, als auch von den Stationen der Strecke Abony-Szoboszló, Szajol-Arad, Arad-Gyulaféhervár, Püspök-Ladany-Predeal, Budapest-Zimony (Semlin) und Nagyvarad- (Grosswardein) Zombor, schliesslich von Stationen der Arad-Temesvárer Bahn und Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn **nach** den in den obbezeichneten Verbänden aufgenommenen deutschen Stationen. 2. Im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbande (und zwar im Verkehre mit Stettin), ferner im Ostdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbande (excl. Berlin (und zwar von Stationen der ungar. Linien der St.E.G., ferner von den folgenden Stationen der K.U.St.B.: Budapest-Josefstadt, -Donauufer-Frachtenbahnhof, -Hauptst. Lagerhäuser, -Kelenföld, Köbánya (Steinbruch), Györ (Raab) und Stationen der Linien Budapest-Zimony (Semlin), schliesslich von Stationen der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn **nach** Stettin, respective den in dem Ostdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband aufgenommenen deutschen Stationen. 3. Im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbande, im Niederländisch-Oesterr.-Ungar. Verbande und im Belgisch-Oesterr.-Ungar. Verbande, und zwar von den im Punkte 1. aufgezählten ungar. Stationen, ferner von Debreczen (Debreczin) und von Stattonen der Linie Hadház-Csany, Nyék-Ládháza-Vamosgyörk, Hatvan-Péczel, Monostor-Ujszasz u. Ujszász-Maglocz nach den in dem Verband aufgenommenen deutschen Stationen Bei Sendungen, welche auf Grund des Refactie-Ausnahmetarifes Nr. 9 für nach Belgien, Holland und Nordfrankreich bestimmtes Getreide im Elbeumschlags-Verkehre befördert werden, findet gegenwärtige Begünstigung unter Einhaltung obiger Bedingungen ebenfalls Anwendung.			Bis 31. December 1890	Verbandstarife der vorbezeichneten Verkehre			0·04 Mark	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
579	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Baumwollgarne	Gmunden	Sissek	Sendungen müssen nach Siekovac u. darüber hinaus gelegenen Savestationen bestimmt sein. Die Instradirung ist den Bahnorganen zu überlassen Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen: 192·6 / 176·9 / 15·7 Für Einzelsendungen: 220·5 / 184·9 / 35·6	Vom 1. März 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1890	Interne Tarife	192·6 / 220·5 kr. incl. Mgb. und Steuer	176·9 / 184·9 kr. incl. Mgb. und Steuer	15·7 / 35·6 kr.	Im Kartirungswege		
580	Südbahn-Gesellschaft		Cement	Steinbrück	Budapest S.B. loco und transit Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Betreff des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen des Tarifes Serie XIII	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	66·2 62·0 kr. N. excl. Mgb., bezw. incl. ungar. Steuer	58·0 49·0 kr. N. excl. Mgb., bezw. incl. ungar. Steuer	8·2 13·0 kr.	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 19. Wien, 15. Februar 1890. III. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Abänderung der Statuten der Actiengesellschaft Dynamit Nobel in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die abgeänderten Statuten der Actiengesellschaft Dynamit Nobel in Wien, welche an die Stelle der unterm 3. August 1885, Z. 12.108, bezw. unterm 15. October 1886, Z. 18.573, bestätigten Statuten treten, genehmigt.

Wien, am 26. Jänner 1890, Z. 24.297. Z. 4155 ex 1890.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

a) Pensionen, welche an Mitglieder eines Pensions-Institutes, die im Auslande wohnen, bezahlt werden, geniessen keine Gebührenbefreiung, wenn der Versorgungsvertrag als im Inlande geschlossen gelten kann.

b) Einlagen und wiederkehrende Leistungen der einzelnen Mitglieder des Pensions-Institutes unterliegen auch dann als abgesonderte Rechtsgeschäfte der Gebührenpflicht, wenn bei Auszahlung des jeweiligen Gehaltes über den vollen Betrag mit Einschluss des Abzuges gestempelte Quittungen ausgestellt worden sind.

Das Pensions-Institut des Oesterr.-ungar. Lloyd betrat den Weg der Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe gegen die Entscheidung des k. k. Finanzministeriums vom 18. Juni 1888, Z. 3698, mit welcher die verlangte Gebührenbefreiung für Pensionen der im Auslande domicilirenden Instituts-Mitglieder und für die Einlagen und wiederkehrenden Leistungen der einzelnen Mitglieder verweigert wurde.

Die Gebührenbefreiung war in Anspruch genommen worden:

1. bezüglich der Pensionen, welche an Instituts-Mitglieder, die im Auslande wohnen, ausbezahlt werden, indem die betreffenden Quittungen im Auslande ausgestellt und entweder gar nicht, oder erst nach Beendigung des Rechtsgeschäftes in das Inland eingebracht werden;
2. bezüglich der Einlagen und wiederkehrenden Leistungen der einzelnen Mitglieder, weil die Lloyd-Beamten bei Auszahlung des jeweiligen Gehaltes über den vollen Betrag mit Einschluss des Abzuges gestempelte Quittungen ausstellen, daher in dem Quittungsstempel auch die Gebühr für die Leistungen der Mitglieder an den Pensionsfond enthalten ist.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab mit folgender Motivirung:

Im ersten Punkte ist massgebend, dass es sich hier um Zahlungen zur Erfüllung der von dem Pensions-Institute des Lloyd mit den Bediensteten desselben anlässlich ihrer Anstellung geschlossenen Versorgungsverträge handelt, also um Leistungen, deren Gebührenpflicht nach T.-P. 57 E des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, an sich feststeht und daselbst ausdrücklich aus dem Abschlusse der Versorgungsverträge abgeleitet, resp. den Versorgungs-Anstalten auferlegt wird, und dass es somit für die streitige Gebührenpflicht nur darauf ankommt, ob der Versorgungsvertrag als im Inlande geschlossen gelten kann, ohne Rücksicht darauf, wo die nach dem Vertrage zu leistende Zahlung erfolgt. Diese Frage ist zu bejahen, weil für die gedachten Zahlungen das Pensions - Institut des Lloyd leistungspflichtig ist, der Vertrag also durch die diesfällige verpflichtende Erklärung des Institutes zu Stande kommt und mithin für alle Bedienstete der Gesellschaft als am Standorte des Institutes, somit im Inlande, abgeschlossen gelten muss. Die Gebührenpflicht knüpft sich unmittelbar an das für dieselbe massgebende Rechtsgeschäft, also an den Versorgungsvertrag, und ist somit auch nach dieser Richtung der Zahlungsort gleichgiltig.

Die im zweiten Punkte angesprochene Gebührenbefreiung erscheint ebenfalls unbegründet, weil die Zahlung des Gehaltes und die Entrichtung der Einlage sich als zwei ganz verschiedene, einmal zwischen der Lloyd-Gesellschaft und deren Bediensteten, das anderemal zwischen diesen und dem Pensions-Institute abgeschlossene Geschäfte darstellen, welche nach § 1 des Gebührengesetzes auch abgesondert zu vergebühren sind. (Erkenntniss vom 30. April 1889, Z. 1589 [vergl. Samml. Budwiński, Band XIII, pag. 348].)

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budget-Ausschusses vom 10. Februar kamen zunächst die Centralrechnungsabschlüsse des Handelsministeriums für die Jahre 1884 und 1885 zur Verhandlung.

Die Abgeordneten Dr. Beer und Dr. Russ verlangten über die Errichtung einer Dampfwaschanstalt in S. Bartolomeo und in Betreff der Ueberschreitungen des Credites für die Narenta-Regulirung Aufklärungen.

Regierungsvertreter Herr Sectionschef von Haardt wies darauf hin, dass die Errichtung jener Dampfwaschanstalt mit Rücksicht auf die damals drohende Cholera-Gefahr höchst dringend war. In Bezug auf die Narenta-Regulirung bemerkte Redner, dass es sich nicht um effective Ueberschreitungen, sondern um solche des jeweiligen Jahrescredites gehandelt habe, welche mit Rücksicht auf die besonderen Bauverhältnisse unvermeidlich gewesen sind. Es wurde jedoch von dem gesammten Credite noch ein Betrag von 70.000 fl. in Ersparniss gebracht. Was die Bonificirung anbetreffe, so seien 5532 ha in Staatseigenthum übergegangen. Doch können sich die Wirkungen der Bonificirung nur nach und nach geltend machen.

Es sei jedoch mit Rücksicht auf den schon oft beobachteten Vorgang der Alluvionen an der Flussmündung die Annahme vollkommen gerechtfertigt, dass auch in dieser Beziehung die bei der Regulirung beabsichtigten Zwecke seinerzeit erreicht werden.

Hierauf wurde zum Etat des Handelsministeriums übergegangen.

Abg. Dr. Russ fragte, wie es sich mit der vom Donau-Vereine erbetenen Revision der Trasse des Donau-Odercanals verhalte, und erklärte es vor Allem für nothwendig, dass irgend welche Normalien festgestellt werden, welche die Grundlage für die Vorconcession und Concessionirung bei Canälen bilden könnten. Derzeit könne das fremde Capital gar nicht für solche Canalbauten gewonnen werden, weil man nicht wisse, unter welchen Bedingungen diese Concessionirung erfolgen werde. In Bezug auf die Pruth-Regulirung fragte Redner, welche von den drei Grenzmächten dieselbe durchführe.

Abg. Lupul bemerkte, dass, wenn der Nutzen für Oesterreich aus dieser Regulirung grösser werden soll, dieselbe nicht in Nowosielitza ihren Abschluss zu finden hätte, sondern auf österreichischem Territorium von Nowosielitza aufwärts bis nach Czernowitz und von da bis an die galizische Grenze fortzuführen wäre. Redner stellte in dieser Beziehung an die Regierung die Anfrage, ob es in ihrer Absicht gelegen sei, die Pruthfluss-Regulirung von Nowosielitza aufwärts in angedeuteter Richtung vorzunehmen.

Abg. Dr. Schaup fragte an, ob die Regierung etwas zur Ausführung der im vorigen Jahre gefassten Resolutionen, betreffend die Eisenbahn-Betriebsordnung, gethan habe.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister Marquis Bacquehem erklärte, dass, was die Eingabe des Donau-Vereines anbelange, er heute nicht in der Lage sei, definitive Auskunft über die Art ihrer Erledigung zu geben. Es sei jedoch die technische Prüfung des Projectes veranlasst und auch mit dem Ministerium des Innern, welches von dieser Frage gleichfalls berührt werde, das Einvernehmen gepflogen worden. Von der Antwort des Ministeriums des Innern werde der weitere Vorgang abhängen. Er beabsichtige, im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Ackerbauministerium zur Lösung einiger technischer Vorfragen zu schreiten wegen Aufstellung von Typen.

Was die Eisenbahn-Betriebsordnung anbelangt, so habe er bereits im vorigen Jahre bei der Budgetberathung erklärt, dass man auf dem Standpunkte der novellarischen und partiellen Reform stehe und zunächst zur Abänderung der organischen Bestimmungen über das Betriebspersonal schreiten werde. In einer an das ungarische Ressortministerium gerichteten Darstellung wurde auf das für die künftige Gestaltung unseres Eisenbahn-Betriebsreglements in Betracht zu ziehende internationale Transportrecht der Berner Conferenz, wie auch darauf hingewiesen, dass auf die Erhaltung der diesfalls mit Deutschland bestehenden Rechtseinheit besonderes Gewicht zu legen sei. Hierauf sei bisher eine Rückäusserung des ungarischen Handelsministeriums nicht erfolgt. Inzwischen nehmen die vom Handelsministerium eingeleiteten Vorarbeiten, die Aufstellung der Entwürfe für das neue den Berner Conferenzbeschlüssen angepasste Betriebsreglement und die revisionsbedürftigen Abschnitte der Betriebsordnung ihren ordnungsmässigen Fortgang.

Sectionschef Dr. Ritter von Bažant bemerkte, dass in Galizien eine von Oesterreich-Ungarn, Russland und Rumänien suzammengesetzte Pruth-Commission bestehe, welche ein eigenes technisches Bureau besitze und ihre Arbeiten in eigener Regie aus den ihr zufliessenden Einnahmen bestreite. Die theilnehmenden Staaten leisten nur Vorschüsse. In neuester Zeit wurde beantragt, die Regulirung auch weiter, und zwar bis Nowosielitza, auszudehnen. Der österreichische Ingenieur Toucourt habe als hiefür erforderlich den Betrag von 430.000 Frcs. ermittelt, und soll die Arbeit in fünf Jahren ausgeführt werden. Es bestehe auch die Absicht, den Pruth oberhalb der fraglichen Strecke zu reguliren, und man habe im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern diese Regulirung auf österreichischem Gebiete bereits in Angriff genommen, und sei die Regulirung im oberen Theile auch abhängig von der nunmehr begonnenen Regulirung im unteren Theile. Von der Pruth-Regulirung sei ein grosser Erfolg schon aus dem Grunde zu erwarten, weil der Pruth den Hauptweg für die Ausfuhr, namentlich von Holz, biete.

Bei Titel 5, „General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen", stellte Abg. Dr. Magg die Anfrage, ob in Folge der kürzlich vorgekommenen Personal-Veränderungen auch organisatorische Aenderungen bei dieser Behörde beabsichtigt seien, und ersuchte den Herrn Handelsminister, sich über die ihm dabei vorschwebenden Principien auszusprechen.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister Marquis Bacquehem benützte den durch die Anfrage gegebenen Anlass zur Mittheilung der in der obersten Leitung der General-Inspection, jedoch ohne Modification der bisherigen Organisation, vorgegangenen Veränderung. Es sei dem Minister schon lange zweckmässig erschienen, alle fünf Abtheilungen der General-Inspection unter eine einheitliche Leitung zu stellen. Bisher war die Abtheilung I von einem Techniker, die Abtheilungen II bis V von einem Juristen geleitet. Die Gelegenheit, eine Aenderung durchzuführen, ergab sich, als der bisherige Vorstand der ersten Abtheilung über sein Ansuchen, wobei er in seinem Gesuche auf seine geschwächte Gesundheit und dadurch geminderte Leistungsfähigkeit hinwies, in den Ruhestand versetzt wurde, welche Bitte in einer mehr als 42jährigen, vorzüglichen und angestrengten Dienstleistung ihre Erklärung findet. Es hat sich in Folge dessen naturgemäss ergeben, die Oberleitung der ersten Abtheilung auch demjenigen Functionär zu übertragen, der die anderen Abtheilungen unter sich hatte. Dabei ist jedoch beabsichtigt, die unmittelbare fachliche Leitung in Händen eines Bautechnikers zu belassen, sowie es auch bei den übrigen Abtheilungen geschieht, an deren Spitze unter der einheitlichen Oberleitung Fachmänner in den einzelnen Dienstzweigen stehen.

Abg. Dr. Beer findet diese Aenderung sehr zweckmässig und erklärte sich mit dem Grundsatze der einheitlichen Leitung der General-Inspection vollkommen einverstanden.

Abg. Dr. Beer sprach über die Ausgestaltung des Petroleum-Hafens in Triest und Abg. Dr. Russ fragte bei Titel 7, wie es mit der Erweiterung des Triester Hafens stehe.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister Marquis Bacquehem gab im Wesentlichen die Auskunft, dass die Arbeiten bis zu dem für die Aufhebung des Freihafens festgestellten Termine entsprechend fortgeschritten sein werden. Ueber die Anfrage des Abg. Dr. Beer, betreffend die Durchführung der Aufhebung des Triester Freihafens, erklärte der Herr Minister, dass die Verhandlungen über diesen Gesetzentwurf mit Ungarn längere Zeit in Anspruch genommen haben und er erst vor Kurzem in der Lage war, diese Vorlage dem Gemeinderathe und der Handelskammer von Triest zur Aeusserung zu übermitteln. Sobald diese abgegeben ist, werde der Minister die weiteren Verhandlungen möglichst beschleunigen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahnproject Laun-Jungbunzlau-Altpaka. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Kunstmühlenbesitzer Dr. J. E. Slavik ist im Vereine mit dem Civilingenieur Wenzel Michael und dem Kaufmanne Anton Beck, sämmtlich in Jungbunzlau, bei dem k. k. Handelsministerium neuerlich um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Laun über Libochowitz, Budin, Melnik, Mscheno, Jungbunzlau, Unter-Bautzen, Jičin und Eisenstadt nach Altpaka eingeschritten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Strecke Innsbruck-Landeck: Industriegeleise-Anlage in km 16·9/10.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Innsbruck hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, betreffend die Anlage eines Industriegeleises in km 16·9/10 der Strecke Innsbruck-Landeck für Zwecke des Josef Klotz, für den 24. Februar anberaumt. Die Leitung dieser Amtshandlung übernimmt der k. k. Bezirkshauptmann in Innsbruck. [G.-I.-Z. 1915.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Vergrösserung der Geleiseanlagen und Herstellung einer neuen Zufahrtsstrasse in der Station Minkovic: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung des Projectes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Vergrösserung der Geleiseanlagen und Herstellung einer neuen Zufahrtsstrasse in der Station Minkovic für den 15. Februar anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der k. k. Bezirkshauptmann in Schlan. [G.-I.-Z. 2236.]

Localbahn Ischl-Strobl. (Project für die in Oberösterreich liegende Theilstrecke: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung des Projectes für die in Oberösterreich liegende Theilstrecke der schmalspurigen Localbahn Ischl-Strobl für den 19. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 1973.]

— (Project für die im salzburgischen Gebiete liegende Strecke: Politische Begehung.) Die Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung des Projectes für die im salzburgischen Gebiete liegende Strecke der schmalspurigen Localbalbahn Ischl-Strobl für den 21 Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Ludwig Sauter betraut. [G.-I.-Z. 1889.]

Dampfstrassenbahn von Innsbruck nach Hall i. T. (Politische Begehung; Bauconsens.) Das k. k. Handelsministerium hat den Bauconsens für die schmalspurig auszuführende Dampfstrassenbahn von Innsbruck nach Hall in Tirol ertheilt. Diese Dampfstrassenbahn beginnt in Innsbruck am Bahnhofplatze, führt durch die Rudolfs-, Landhaus- und Maria Theresiastrasse über den Marktgraben und die Herzog Ottostrase zu den Neuanlagen am Saggen, übersetzt beim Kloster der barmherzigen Schwestern mittelst einer eisernen Brücke den Inn und führt sodann theils auf, theils neben der Salzburger Reichsstrasse nach Hall, wo sie am Promenade-, bezw. Marktplatze endet. [15. Jänner, Z. 8443.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Zugsanschlüsse in Podwoloczyska.) Die Russischen Südwestbahnen haben mit Beginn dieses Jahres die Verfügung getroffen, dass ihre gemischten Züge Nr. 5 und 6 zwischen Woloczyska und Zmerinka, welche bisher täglich im Anschlusse an die Züge Nr. 11 und 12, bezw. auch Nr. 1 und 2, der Galizischen Carl Ludwig-Bahn verkehrten, nunmehr an jenen beiden Tagen der Woche, an welchen die russischen Courierzüge Nr. 1 und 2 verkehren, ausfallen. Es geht sonach der russische Zug Nr. 6 bis auf Weiteres blos jeden Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag und Samstag von Woloczyska ab, während der russische gemischte Zug Nr. 5 nur jeden Sonntag, Montag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag in Podwoloczyska eintrifft. Im Interesse einer rechtzeitigen Beendigung der Zollmanipulation in Woloczyska wurde die Einrichtung getroffen, dass jeden Sonntag und Mittwoch, an welchen Tagen der russische Courierzug Nr. 2 ab Woloczyska verkehrt, die Passagiere des Zuges Nr. 11 der Galizischen Carl Ludwig-Bahn in Podwoloczyska zur Weiterfahrt nicht den gemischten Grenzzug Nr. 201 abwarten müssen, sondern mittelst Separatzuges nach Woloczyska befördert werden. Die Abfahrt dieses Separatzuges von Podwoloczyska erfolgt um 6 U. 30 M. Abends, die Ankunft in Woloczyska um 6 U. 47 M. Abends Budapester Zeit.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Kaschau-Torna. (Verlautbarung der Concessions-Urkunde.) Das kgl. ungar. Amtsblatt Nr. 1 vom 1. Jänner und dessen darauf folgende Nummern enthalten den Wortlaut der Concession, welche über Antrag des kgl. ungar. Handelsministers gemäss Verfügung Z. 68.051 vom 26. December 1889 im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und der zur Modification und Ergänzungdesselben laut G.-A. IV ex 1888 erflossenen Novelle (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1888) dem Reichstags-Abgeordneten Aurel Münich und Consorten zum Baue und Betriebe einer nächst Bárcza von Profil 369·6 der Linie Kaschau-Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden und bis Torna führenden normalspurigen Localbahn ertheilt wurde. (Allerhöchste Entschliessung ddto. Wien vom 13. December 1889.)

Projectirte Localbahn Pressburg—Duna-Szerdahely. (Interessenten-Versammlung.) Unter Vorsitz des kgl. Rathes Paul Bacsák fand am 28. Jänner eine Versammlung der Interessenten der Schüttinselbahn, d. i. der Linie Pressburg—Duna-Szerdahely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75, Vorconcession Post 3, Nr. 113 und 128 ex 1889) statt. Den Auseinandersetzungen des Vorsitzenden zufolge, fordert die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von Seite der Interessenten einen Beitrag von 250.000 fl., doch konnte diesbezüglich bisher noch kein positives Resultat erzielt werden, da im gegebenen Falle zwei divergirende Interessensphären sich kreuzen. Die Stadt Somerein einerseits erklärte sich im Vereine mit den Nachbargemeinden für eine Beitragsleistung von 50.000 fl., wenn die Trasse, statt in der Richtung über die Gemeinde Csütörtök, über Somerein geführt würde; der Grossgrundbesitzer Ritter v. Wiener-Welten andererseits ist zu einer Beitragsleistung von 30.000 fl. bereit, wenn die Trasse, wie ursprünglich bestimmt, mit Berührung seiner Besitzungen über Csütörtök beibehalten bliebe. Obzwar die Beitragsleistung Somereins eine bedeutendere ist, als jene Wiener-Welten's, so wird dagegen geltend gemacht, dass erstere Trasse etwas länger, daher kostspieliger ist, als die zweite. Die Versammlung beschloss nun, die Intervention des Pressburger Obergespans Grafen Zichy sowohl zur Entscheidung in diesem Dilemma in Anspruch zu nehmen, als auch ihn zu bitten, an der Spitze einer Deputation von Interessenten beim Handelsminister um die Gewährung einer staatlichen Subvention und beim ungar. Directorium der Oesterr.-ungar. Staateisenbahn-Gesellschaft die Herabminderung der Subventions-Ansprüche zu erwirken, um das Zustandekommen der Bahn zu ermöglichen.

Háromszéker Localbahnen. (Financirung.) Die Projectanten der Háromszéker Localbahnen, Graf Johann Nemes und Consorten, haben, wie aus Budapest berichtet wird, mit dem Hause Erlanger's Söhne in Frankfurt a. M. einen Financirungsvertrag abgeschlossen, in Folge dessen die Realisirung des Projectes gesichert erscheint und die Constituirung der Gesellschaft für die nächste Zeit in Aussicht genommen ist. Unter „Háromszéker Localbahnen" sind die projectirten Linien Kronstadt—Sepsi-Szent-György—Kézdi-Vásárhely und Kronstadt—Zernest verstanden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102 und 152 ex 1889), durch deren Ausbau gewerbsfleissige Districte im Südosten Ungarns (Siebenbürgens) in das grosse Verkehrsnetz einbezogen werden.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Darlehen an den ungarischen Staat.) Die Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft hat, wie aus Budapest gemeldet wird, dem ungarischen Staate ein Darlehen in der Höhe von 2,500.000 fl., und zwar speciell zum Zwecke des Ausbaues der Budapester Ringbahn, an deren Zustandekommen die Gesellschaft ein wesentliches Interesse hatte, gegen Rückzahlung in 72jährigen Annuitäten zu $5^1/_2$ pCt. gewährt. Die genannte Darlehenssumme wurde bereits Anfangs Februar an die königliche Staatscasse abgeführt. Den Betrieb der Ringbahn führt bekanntlich die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Einstellung des Erscheinens einer Fachzeitschrift.) In Folge Theilung der Agenden des bestandenen Communications-Ministeriums (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48, 77 und 88 ex 1889) zwischen dem nunmehrigen Handelsministerium und dem reorganisirten Ackerbauministerium, sowie auch der Reorganisirung der gewerblichen Section des Handelsministeriums (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15) hat sich der kgl. ungar. Handelsminister veranlasst gefunden, das Erscheinen der bisher gemeinsam mit dem Ackerbauministerium herausgegebenen Zeitschrift „Közgazdasági Értésitö" (Volkswirthschaftliches Auskunftsblatt) mit 1. Jänner l. J. einzustellen, und werden die gewerblichen und commerciellen amtlichen Nachrichten fernerhin im „Központi Értésitö" (Central-Auskunftsblatt),

welches bisher nur die Firmen-Protokollirungen mittheilte, erscheinen. Die Beschreibung der Erfindungen wird in Monatsheften, als besondere Beilage des „Magyar Ipar“ (Die ungarische Industrie) veröffentlicht werden.

Localbahn Budapest — Lajos - Misze. (Projectirte Uebernahme der Kehricht- und Mistabfuhr aus Budapest.) Die Budapester hauptstädtische Commune hat im Principe den Beschluss gefasst, aus sanitären Rücksichten die Abfuhr des Haus- und Strassenkehrichts und sonst sich ansammelnden Mistes auf eine grössere Entfernung von der Stadt zu bewirken, und werden aus diesem Anlasse mit der Direction der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Localbahn Budapest—Lajos-Misze Verhandlungen eingeleitet. Die genannte Gesellschaft hat sich nun bereit erklärt, dieses Geschäft zu übernehmen, wenn ihr von der Stadt 5 fl. per Waggon bezahlt, ferners der Vertrag auf mindestens 10 Jahre geschlossen würde, da sie bei Uebernahme des Geschäftes den Sanitätsvorschiften entsprechend construirte Waggons beschaffen müsste. Nachdem schon unter gegenwärtigen Verhältnissen die Verfrachtung jährlich ca. 10.000 Waggons betragen würde, so wäre der Gesellschaft auf diese Weise zum mindesten eine constante Einnahme von ca. 50.000 fl. gesichert. Die Entscheidung dieser Frage hängt nun in erster Linie vom Budapester Municipalrathe, in zweiter Linie vom kgl. ungar. Handelsminister ab, nachdem die Localbahn Budapest—Lajos-Misze von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen betrieben wird.

— (Eröffnung einer Station für den Telegraphenverkehr.) Die Station Péteri-Pál der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Budapest—Lajos-Misze wurde für den allgemeinen Telegraphenverkehr eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahneröffnungen im Jahre 1889.) Im abgelaufenen Jahre ist, wie die „Z. d. V. D. E.-V.“ berichtet, das Deutsche Bahnnetz erheblich vergrössert worden, indem 977·69 km neuer Bahnen in Betrieb gesetzt wurden, von denen 795·26 km unter Staatsverwaltung und 182·43 km unter Privatverwaltung stehen.

Die einzelnen Bahnverwaltungen brachten folgende Strecken zur Eröffnung:

1. Die Bayerischen Staatsbahnen:
am 1. October die Strecke Memmingen-Württembergische Landesgrenze . . . . 6·65 km
(im Betriebe der Württemberg. Staatsbahn)

2. Die Braunschweigische Landeseisenbahn:
am 1. Mai die Strecke Gr.-Rhüden—Seesen . . 11·61 km

3. Die Centralverwaltung für Secundärbahnen (H. Bachstein):
am 7. Juli die Bahn Zell i/W.-Todtnau (schmalspurig) . . . . 19·00 km

4. Der Deutsch - Nordische Lloyd (Neustrelitz-Warnemünde):
am 3. Jänner die Rostocker Hafenbahn . . . . 2·2 km

5. Die Schmalspurbahn Eckernförde-Kappeln:
am 26. Jänner die Theilstrecke Eckernförde-Ellenberg . . . . 28·3 km

6. Die Elsass-Lothringischen Reichs-Eisenbahnen:
am 15. December die Strecke Buchsweiler-Ingweiler . . . . 6·58 km

7. Die Gnoien-Teterower Eisenbahn:
am 10. November die Strecke Dölitz-Grammow . 11·75 km

8. Die Localbahn - Actiengesellschaft (vormals Krauss & Co.) in München:
am 1. Juni die Strecke Oberdorf b/Bissenhofen-Füssen . . . . 30·74 km
„ 24. Juli die Strecke Murnau-Garmisch-Partenkirchen . . . . 25·20 „
„ 23. Juni die Strecke Stadtamhof-Donaustauf (Walhallabahn), (schmalspurig) . . . . . 9·00 „
zusammen . 64·94 km

9. Die Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn:
am 1. October die Strecke Holthusen-Ludwigslust 26·59 km

10. Von den Preussischen Staatsbahnen:

a) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona:
am 28. Juli die Strecke Wrist-Itzehoe . . . . . 21·44 km
„ 1. October die Strecke Nordschleswigsche Weiche-Niebüll . . . . 39·97 „
„ 12. Juli die Apenrader Hafenbahn . . . . . . 0·97 „
zusammen . 62·38 km

b) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin:
am 1. Juni die Strecke Ribnitz-Rostock . . . . 28·47 km
„ 15. August die Strecke Bergen-Putbus . . . 9·74 „
zusammen . 38·21 km

c) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau:
am 1. August die Strecke Oppeln-Namslau . . 60·00 km
„ 1. October die Strecke Neusalz a/O.-Freistadt 9·61 „
zusammen . 69·61 km

d) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg:
am 1. Jänner die Strecke Montwy-Kruschwitz . 9·59 km
„ 1. Juni die Strecke Wongrowitz-Inowrazlaw 77·67 „
„ 1. October die Strecke Königsberg-Labiau . 50·32 „
„ 18. September die Strecke Danzig (Olivaer Thor) -Weichselufer . . . . 4·40 „
„ 1. November die Verbindungsbahn vom Bahnhofe Mocker - Katharinenflur der Strecke Thorn-Insterburg für den Güterverkehr . . . 1·80 „
zusammen . 143·78 km

e) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld:
am 1. October die Strecke Leimstruth-Feudingen 8·50 km
„ 1. October die Strecke Erndtebrück-Birkelbach 3·50 „
„ 1. November die Strecke Schee-Silschede . 8·90 „
„ 1. November die Strecke Krebsöge-Radevormwald für den Güterverkehr in Wagenladungen . . . . 8·40 „
„ 15. November die Strecke Schmallenberg-Fredeburg . . . . 5·50 „
zusammen . 34·80 km

f) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt:
am 1. October die Strecke Naumburg-Artern . . 55·50 km
„ 1. December die Strecke Ballstädt-Herbsleben 16·70 „
zusammen . 72·20 km

g) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M.:
am 1. Juni die Strecke (Fulda) Götzenhof-Bieberstein . . . . 12·90 km
„ 1. November die Strecke Wiesbaden-Langenschwalbach . . . . 21·39 „
zusammen . 34·29 km

h) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover:
am 1. Jänner die Strecke Hoheneggelsen—Gr.-Gleidingen . . . . 16·90 km
„ 1. November die Strecke Wulften-Duderstadt 20·60 „
zusammen . 37·50 km

i) die kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Cöln:
am 1. Mai die Strecke Hochneukirch-Grevenbroich 10·22 km
„ 15. August die Strecke Trier r.-Hermeskeil 50·30 „
„ 15. October die Strecke Langenlonsheim-Simmern . . . . 37·70 „
„ 25. October die Strecke Lommersweiler-Ulflingen (im Betriebe der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen) . . . . 23·27 „
„ 15. December die Strecke Stolberg-Hammer—Walheim . . . . 9·23 „
zusammen . 130·72 km

k) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg:
am 1. November die Strecke Baalberge-Cönnern 11·30 km
„ 1. November die Strecke Gifhorn-Isenbüttel-Triangel . . . . 7·85 „
„ 1. November die Strecke Oebisfelde-Salzwedel 59·16 „
zusammen . 78·31 km

11. Die Saalbahn:
am 1. October die Strecke Orlamünde-Jüdewein-Pössnek . . . . 11·63 km

12. Die Sächsischen Staatsbahnen:
am 1. Juli die Schmalspurbahn Grünstädtel-Oberrittersgrün . . . . 9·40 km
„ 1. Juli die Strecke Schwarzenberg-Grünstädtel 2·66 „
„ 15. Juli die Strecke Stollberg-Zwönitz . . . 16·60 „

am 1. December die Strecke Grünstädtel-Buchholz 21·42 km
„ 1. December die Strecke Schlettau (Waltersdorf) -Obercrottendorf . . . . 5·18 „
zusammen . 55·26 km

13. Die Werra-Eisenbahn:
am 1. August die Strecke Immelborn-Liebenstein-Schweina . . . . 6·41 km

14. Die Württembergischen Staatsbahnen:
am 1. October die Strecke Leutkirch-Bayerische Landesgrenze . . . . 24·97 km

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) In der Sitzung der zweiten Kammer des Sächsischen Landtages vom 4. Februar gelangte das kgl. Decret, betreffend die Umgestaltung der Dresdener Bahnhöfe, zur allgemeinen Vorberathung, nach welcher dasselbe der Finanz-Deputation B überwiesen wurde; die erste Kammer bewilligte in ihrer Sitzung vom 5. Februar die in dem königlichen Decrete Nr. 20 zum Baue vorgeschlagenen Eisenbahnen Gera-Pforten-Wolfsgefährt, Falkenstein-Muldenberg, Taubenheim-Oppach-Dürrhennersdorf, Hohenfiichte-Eppendorf, Oschatz-Strehla und Wolkenstein-Jöhstadt in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der zweiten Kammer und ertheilte gleichzeitig der Staatsregierung das Expropriationsbefugniss.

— (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) Die zweite Kammer des sächsischen Landtages bewilligte in ihrer Sitzung vom 6. Februar nach dem Antrage der Finanz-Deputation B die unter Titel 6, 7 und 9 des ausserordentlichen Staatshaushalts-Etats zur Herstellung einer Ueberführung des Connewitz-Lössniger Communicationsweges über die sächsisch-bayerische und die von Leipzig nach Plagwitz führende Bahn, zu Grunderwerb für Erweiterung der Ladestelle an den Güterverkehrsanlagen und des Bahnhofes in Plagwitz-Lindenau, sowie weiterem planmässigen Ausbau der Zweiggeleise daselbst, endlich zur Erbauung eines Beamtenwohngebäudes, Abpflasterung einer Ladestrasse und Anlage eines neuen Aufstellungsgeleises für Güterzüge auf Bahnhof Leipzig I geforderten Summen von 108.500, 291.300 und 138.400 Mark; ferner bewilligte dieselbe Kammer in der Sitzung vom 7. Februar die unter Titel 18 und 23 des ausserordentlichen Staatshaushalts-Etats geforderten Summen von 65.300 Mk. für Erweiterung der Geleiseanlagen und des Ladeplatzes, sowie Erbauung eines Güterschuppens in Einsiedel, und 41.700 Mk. zum Neubau des Haltestellegebäudes in Dornreichenbach.

Schweiz. (Genehmigung des neuen Reglements und Tarifes für den Transport lebender Thiere.) Der Bundesrath hat dem von der Präsidial-Verwaltung des schweizerischen Eisenbahn-Verbandes vorgelegten neuen Reglement und Tarif für den Transport lebender Thiere unter gewissen Vorbehalten die Genehmigung ertheilt und die Bahnverwaltungen eingeladen, die §§ 61 und 67 des schweizerischen Transportreglements mit dem neuen Reglement mittelst eines Nachtrages in Uebereinstimmung zu bringen. Das Reglement und der Tarif für den Transport von lebenden Thieren, sowie die Abänderung, bezw. Ergänzung des allgemeinen Transportreglements sind am 1. März in Kraft zu setzen.

— (Sicherstellung der Anleihe für die Eisenbahnlinie von Capolago auf den Monte Generoso.) Der Verwaltungsrath der Monte Generoso-Bahngesellschaft ist bei dem Bundesrathe um die Bewilligung eingeschritten, die 8949 m lange Bahnlinie von Capolago auf den Monte Generoso sammt Zubehörden und Betriebsmaterial im I. Range zum Zwecke der Sicherstellung eines auf den Bau und die Ausführung der Bahn zu verwendenden Anlehens im Betrage von 900.000 Francs zu verpfänden. Allfällige Einsprachen gegen die beabsichtigte Verpfändung sind bis 5. Februar bei dem Bundesrathe einzureichen.

— (Ankauf von Prioritätsactien der Jura-Simplon-Bahn Seitens der Bundesregierung.) Der Bundesrath hat die beiden Departements der Finanzen und der Eisenbahnen beauftragt, mit der Regierung des Cantons Bern über den Ankauf der in dessen Besitz befindlichen Prioritätsactien der Jura-Simplon-Bahn, unter Vorbehalt der Ratification des Bundesrathes und der Bundesversammlung, in Unterhandlung zu treten.

— (Auflösung der Actiengesellschaft Zürichsee-Gotthardbahn.) Die Generalversammlung der Actionäre der Zürichsee-Gotthardbahn-Gesellschaft hat die Auflösung dieser Actiengesellschaft beschlossen und den bestehenden Verwaltungsrath mit der Liquidation beauftragt. Die Gläubiger der Gesellschaft wurden zur Anmeldung ihrer Forderungen aufgefordert.

Frankreich. (Versuche des Eisenbahn-Regiments.) Die Frage, ob ein Eisenbahnzug mit Apparaten zu seiner gleichzeitigen Deckung nach beiden Richtungen in Verbindung gesetzt werden könne, soll demnächst den Gegenstand von Versuchen bilden, mit deren Vornahme das Eisenbahn-Regiment betraut ist. Es wird sich hiebei darum handeln, festzustellen, ob es z. B. thunlich sei, dass ein behufs Auswaggonirung von Truppen auf offener Strecke anhaltender Zug auf automatischem Wege durch elektrische Signale die ihm entgegenfahrenden oder die ihm nachkommenden Züge von seinem Stehenbleiben benachrichtige. [J. d. Tr.]

— (Ueberwachung der Eisenbahnen im Kriege.) Eine im Kriegsministerium unter dem Vorsitze des Divisionsgenerals Mathieu tagende Commission beschäftigt sich mit der Feststellung der wirksamsten Mittel zur Organisirung des Bewachungsdienstes für die Eisenbahnen in Kriegszeiten. [J. d. Tr.]

Schiffahrt.

Elbeschiffahrt. (Strombauten auf österreichischem Gebiete im Jahre 1889.) Im Jahre 1889 wurden an der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur sächsischen Landesgrenze zur Verbesserung der Schiffahrt Bauten und Räumungsarbeiten in der Länge von 3170 m um den Gesammtbetrag von fl. 193.899·87 ausgeführt. Hievon entfallen für Ausbaggerung des Flussbettes in der Flussstrecke Leitmeritz-Aussig, ferner bei dem Landungsplatze Lichtowitz, bei den Mündungen des Aussiger- und Rossavitzer Hafens zusammen 16.188·35 m³ fl. 12.513·64, auf die Aushebung und Beseitigung grosssr Steine aus der Fahrstrasse, dann Felsensprengungen und Steinbankräumungen von Leitmeritz bis an die sächsische Landesgrenze, insbesondere entlang des städtischen Landungsplatzes in Aussig zusammen 1414·47 m³ fl. 13.939·38, auf Reparaturen an den bestehenden Bauwerken, sowie mindere Neuherstellungen Gulden 14.822·69, auf Herstellung einer 45·9 m langen Muldentraverse bei Kiskowitz nebst einer 23 m langen Reconstruction (Erhöhung) des Concentrirungswerkes daselbst in der Länge von 46 m fl. 1046·61, auf Herstellung einer Uferdecke gegenüber Weisskirchen auf Steinwurf in der Länge von 124 m fl. 2094·64, auf Herstellung einer Rampe am rechten Ufer bei Czernosek, durchwegs abgepflastert auf beiderseitigem Steinwurf in der Länge von 33 m fl. 469·23, auf die Regulirung bei Weisskirchen und Korab. (Fortsetzung vom Jahre 1888 und Vollendung) bestehend in der Ausführung des Concentrirungswerkes in einer Länge von 1426 m, nebst Ausbaggerung auf eine Länge von 1333 m (25.990 m³), ferner in der Abtragung des Berkowitzer Wehrbruches auf 17 m und Sprengung des Felsens bei Korab 1270 m³ in der Länge von 401 m fl. 51.923, auf die Regulirung bei Gross-Priesen (Fortsetzung vom Jahre 1888 und Vollendung) bestehend in der Herstellung eines 1041·5 m langen Concentrirungswerkes und einer 42·4 m langen Traverse nebst der nothwendigen Ausbaggerung der Fahrstrasse (8011·17 m³) und 174·63 m³ Steinräumung mit dem Gesammtkostenanfwande von fl. 37.368·24, hievon entfallen auf das Jahr 97 m, fl. 14.428·24, auf die Regulirung bei Jakuben und Kartitz an Baggerung 730·79 m³ und 465·12 m³ Steinräumung fl. 5560 (wird im Jahre 1890 vollendet), auf die Herstellung eines Landungsplatzes am rechten Ufer bei Herrnskretschen in der Länge von 48 m Gulden 7841·52 (Fortsetzung vom Jahre 1888 und Vollendung, Gesammtlänge 202·9 m, Kostenaufwand fl. 20.751·52), auf die Regulirung bei Welhotta, bestehend in der Herstellung eines 909 m langen, 1·0 m hohen und 2·00 m in der Krone breiten Concentrirungswerkes am rechten Ufer nebst Ausbaggerung der Fahrstrasse auf 1743 m Länge, 1·5 m Tiefe (13.204·74 m³ Baggerung. 17·87 m³ Steinhebung in einer Länge 909 m fl. 24.649·54, auf die Regulirung bei Libochowan, bestehend in der Herstellung eines 1050 m langen, 1·00 m hohen, 2·00 m breiten Concentrirungswerkes oberhalb der Ueberfuhr nebst Ausbaggerung der Fahrstrasse (7924·72 m³ Schotter, 104·03 m³ Stein) in einer Länge von 1050 m fl. 25.399·37 (wird im Jahre 1890 fortgesetzt), auf die Einlösung der Schiffmühle bei Libochowan fl. 2000, auf die Regulirung bei Sebusein, bestehend in der Herstellung eines 710 m langen, 2·00 m hohen, 2·00 m in der Krone breiten Concentrirungswerkes nebst einem 80 m langen Landungsplatze und der nothwendigen Ausbaggerung in der Fahrstrasse in der Länge von 462 m fl. 15.983, auf die Vermalung der Elbe von Melnik bis zur sächsischen Landesgrenze fl. 1230.

Deutsches Reich. (Regulativ für den zoll- oder steueramtlichen Verschluss der Rheinschiffe.) Der deutsche Bundesrath hat ein neues Regulativ über den zoll- oder steueramtlichen Verschluss von Schiffen, welche den Rhein und seine conventionellen Nebenflüsse befahren, erlassen. Dieses Regulativ, welches vom 1. Jänner 1890 ab an die Stelle der im Jahre 1841 vereinbarten Anleitung, den Verschluss der Schiffe betreffend, getreten ist, zerfällt in 3 Abschnitte, und zwar:

1. Allgemeine Bestimmungen über die Bauart der zur Verschlussanlage zuzulassenden Schiffe.
2. Besondere Bestimmungen:
   a) für Schiffe mit festem Decke;
   b) für Schiffe mit abhebbarem Decke, welche zur Prüfung auf ihre Verschlussfähigkeit überhaupt nur zugelassen werden, wenn dieselben längs des ganzen Laderaumes an beiden Seiten des Schiffes mit sogenannten Gangborden versehen sind und die Oeffnung des Laderaumes durch Tennebäume und Kopfstücke begrenzt ist
3. Bestimmungen über Anmeldung, Besichtigung etc. der Verschlussschiffe.

Aus letzteren ist hervorzuheben, dass ein Schiffer, welcher die Vergünstigung der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unter Raumverschluss beansprucht, sein Fahrzeug einem am Rheine oder einem conventionellen Nebenfluss desselben belegenem Hauptamte in unbeladenem Zustande vorzuführen und gleichzeitig in je zwei Exemplaren eine den Längendurchschnitt des Fahrzeuges und die Verschlusseinrichtung im Querschnitt und der Deckansicht nachweisende Zeichnung, sowie eine Beschreibung vorzulegen hat, welche die näheren Angaben über die Bauart, die Beschaffenheit sämmtlicher Raume, insbesondere der Laderäume und ihrer Zugänge, sowie über die Verschlusseinrichtung enthält. Das Hauptamt ordnet sodann die Besichtigung und Prüfung des Fahrzeuges durch einen Oberbeamten unter Zuziehung des Schiffers oder seines legitimirten Vertreters an. Auch kann auf Kosten des Schiffers ein Schiffsbaumeister zugezogen werden. Die Prüfung erstreckt sich darauf, ob die Bauart des Fahrzeuges der Zeichnung und Beschreibung, sowie den Vorschriften des Regulativs entspricht und die Anlegung eines sicheren Raumverschlusses gewährleistet. Ueber deren Ergebniss wird eine Verhandlung in zwei Exemplaren, unter genauer Bezeichnung der etwa vorgefundenen Anstände, aufgenommen, und soweit hiernach keine Bedenken obwalten, eventuell nach Beseitigung der Anstände, vom Hauptamte ein Anerkenntniss über die Verschlussfähigkeit des Fahrzeuges ausgestellt, welches von dem Schiffer nebst je einem Exemplare der Zeichnung, Beschreibung und Prüfungsverhandlung stets an Bord des Fahrzeuges in einem starken Umschlag unversehrt aufzubewahren und den Beamten der Zoll- oder Steuerverwaltung auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen ist. Dieses Anerkenntniss kann jederzeit zurückgezogen werden. Nach jeder baulichen Veränderung des Fahrzeuges, insbesondere der Verschlusseinrichtung, ist dasselbe neuerlich zur Prüfung vorzuführen. Ergeben sich bei letzterer keine Bedenken gegen die Verschlusssicherheit, so wird die Veränderung auf den vorgelegten Exemplaren der Zeichnung und Beschreibung vermerkt und beide Schriftstücke, nebst einem Exemplare der neuen Prüfungsverhandlung, dem Schiffer zur Aufbewahrung übergeben, im entgegengesetzten Falle aber wird, wenn die Anstände nicht binnen einer bestimmten Frist behoben werden, das Anerkenntniss nebst den zugehörigen Schriftstücken zurückbehalten. Jeder amtlichen Verschlussanlegung hat eine sorgfältige Prüfung der Verschlusseinrichtung, soweit der Ladungszustand des Fahrzeuges es gestattet, vorherzugehen. Ausserdem hat jedesmal das Amt, bei dem die vollständige Entladung der unter Verschluss abgelassenen Laderäume stattfindet, sich von der unveränderten Verschlusssicherheit dieser Räume zu überzeugen. Das Ergebniss dieser thunlichst unter Antheilnahme von Oberbeamten vorzunehmenden Prüfung ist fortlaufend in das Verschlussbuch einzutragen, welches auf Kosten des Schiffers angelegt, amtlich folirt, mit dem Stempelabdrucke belegt wird und auf dem Fahrzeuge stets sorgfältig aufzubewahren ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige im Enteignungsverfahren im Jahre 1890. (Liste für den Amtsbereich des k. k. Oberlandesgerichtes in Innsbruck.) Die Zahl der Sachverständigen pro 1890 beträgt 72, also ebensoviel wie jene der Sachverständigen pro 1889.

Actiengesellschaft Dynamit Nobel in Wien. (Statutenänderung.) Die im amtlichen Theile der heutigen Nummer gemeldete Abänderung der Statuten der Actiengesellschaft Dynamit Nobel in Wien bezieht sich insbesondere auf die Erhöhung des Actiencapitals der Gesellschaft, welches ursprünglich aus 500.000 fl., zertheilt in 2000 Stück volleingezahlte Actien à 250 fl., bestanden hat, und in Folge der von der Generalversammlung vom 30. April 1889 beschlossenen Erhöhung desselben durch Ausgabe neuer Actien à 200 fl. unter gleichzeitigem Umtausche der im Nominalbetrage von 250 fl. emittirten Actien in Actien à 200 fl, gegenwärtig zwei Millionen Gulden beträgt, zertheilt in 10.000 Stück volleingezahlte Actien à 200 fl.

K. und k. Kriegsmarine. (Kohlenlieferungs-Firmen derselben.) Mit Rücksicht auf die eingetretene Ankaufspreissteigerung englischer Kohlen, hat das Marine-Aerar, laut Anhang zum Normal-Verordnungsblatt für die k. und k. Kriegsmarine vom 10. Jänner, I. Stück, mit der Firma Cory Brothers & Comp. Ld. in Cardiff und London einen Vertrag abgeschlossen, wonach diese Firma sich verpflichtet, auch im Jahre 1890 für die k. und k. Kriegschiffe je nach Bedarf Corys Merthyr Cardiff-Dampfkohle bester Qualität in den nachbenannten Häfen zu den folgenden Preisen und Bedingungen durch ihre Vertreter zu liefern, und zwar an Bord gestellt in:

	sh.	d.
Gibraltar durch Josef Rugeroni & Son ab Depotschiff	23	6
Aden durch die Aden Coal Comp.	40	—
Bombay durch Cory Brothers & Comp. Ld. Agency	32	—
Colombo durch Skrine & Comp.	40	—
Constantinopel durch Gilchrist Walker & Comp.	25	6
Malta durch T. G. Micaleff & Comp.	24	6
Marseille durch Savon Frères	26	—
Mauritius durch Blyth Brothers & Co.	50	—
Montevideo durch A. F. Braga	52	—
Point de Galle durch John Black & Comp.	40	—
Port Said durch Max Bazin & Comp.	26	—
Rio de Janeiro durch The Brazilian Coal Comp.	52	—
Singapore durch Guthrie & Comp. ab Tanj Dock	39	6
St. Lucia, W. I., durch Minvielle & Chastanet	32	—
Suez durch Max Bazin & Comp.	37	—
unter Bord gestellt in:		
Bahia durch E. Benn & Son	52	—
Barbados durch Cavan & Comp.	32	—
Capetown durch Thomas Watson & Comp.	55	—
S. Vincent, C. J., durch Miller & Cory's C. V. I. Ld.	31	—
Teneriffa durch Ghirlanda Brothers	37	—
Zanzibar durch Smith Mackenzie & Co.	60	—

Die vorstehenden Preise erfahren nach Massgabe der jeweiligen Marktpreise dann eine Reduction, wenn gelegentlich der Uebernahme der Kohle die Marktpreise an einem oder dem anderen Platze gegenüber obigen Preisen für gleiche Qualität billiger wären. Die k. und k. Kriegsschiffe haben vom 1. Jänner bis 31. December in den vorgenannten Häfen ihren Steinkohlenbedarf bei den angeführten Vertretern der Firma Cory Brothers & Comp. Ld., insoferne die Kohle qualitätmässig ist, zu decken. Ferners kann in den nachbezeichneten Häfen die gleiche Kohle von folgenden Firmen, als Vertreter der Cory Brothers & Comp., zu den jeweilig bestehenden Marktpreisen bezogen werden, und zwar in:

Barcelona bei Vda. de J. Martinez,
Bermuda bei Coal Comp. Ld.,
Brindisi bei G. S. Coccoto,
Cadix Alcon & Comp.,
Civitavecchia bei Ant. Bellettieri & C.,
Coruña bei Martin de Carricate,
Diegos Garcia, Chagos I., bei Lunds Coaling Depot,
Genua bei Ed. de Thierry,
Messina bei Fratelli Bonanno,
Neapel bei Vinc. Volpicelli,
Oran bei C. Julian,
Piräus bei P. D. Pikionis,
Quebec bei Carbray Routh & C.,
Saigon bei Messageries fluviales,
Seychelles, Mahé Insel, bei F. Cheyron,
St. Thomas, W. I., bei W. Brondstedt & C.,
Syra bei A. C. Novrogordato,
Tunis bei M. Pisani,
Vigo bei Barcena und Frauro.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. März 1890 tritt der Nachtrag XIV zu dem vom 1. November 1879 ab giltigen Theil II, Tarifheft Nr. 1, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Instradirungstabelle.
2. Veränderte Schnittfrachtsätze für die bayerischen Stationen Freising und Landshut.
3. Veränderte Stationstarife für die bayerischen Stationen Freising und Landshut.
4. Einbeziehung der Station Brixlegg der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in den directen Verkehr.
5. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Cement.
6. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 9 für Spath.
7. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 28 für Würfelsteine.
8. Neuer Ausnahmetarif Nr. 31 für Schwefelkies.
9. Aufhebung von Frachtsätzen.
10. Auflassung der Stationen Crailsheim B. St. B. und Ulm B. St. B.

Tarifexemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und beim Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien zu beziehen.

Wien, am 12. Februar 1890. [111]

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages zu Heft 4 des Theiles III des Verbands-Gütertarifes.

Am 1. März 1890 tritt der Nachtrag II zu Heft 4 des Theiles III des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide u. s. w.) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Reexpeditions-Bestimmungen.
2. Ergänzung der Einlagerungs-Tabelle.
3. Bestimmungen über die Anwendung des Stationstarifes für Olmütz (St. E. G.) — Freilassing.
4. Aufnahme der Stationen Triebitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Laa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
5. Anwendung der Zuschlags-Tabellen.
6. Aufnahme einer Zuschlags-Tabelle D.
7. Auflassung der Stationen Crailsheim B. St. B. und Ulm B. St. B.

Tarifexemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und beim Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien zu beziehen.

Wien, am 12. Februar 1890. [112]

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen directen Personentarifes.

Mit 1. März 1890 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits zur Ausgabe, enthaltend:

I. Fahrpreise für den Orient-Expresszug im Verkehre mit Wien (Westbahnhof) via Wien-Marchegg.

II. Fahrpreise für directe Tour- und Tour- und Retourkarten im Verkehre mit Budapest via Wien-Marchegg.

III. Fahrpreise für directe Tourkarten im Verkehre via Zwardón.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. Der Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Orient-Expresszüge via Wien-Marchegg, giltig vom 1. Juni 1887;
2. der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Station Budapest der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft via Wien-Marchegg, giltig vom 1. Juni 1887;
3. der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft via Zwardón, giltig vom 15. Juli 1888.

Wien, am 11. Februar 1890. [113]

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Giltigkeit der Frachtsätze für Steinkohlenbriquettes.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für den Transport von niederschlesischer Steinkohle und Coaks nach Stationen der Mährischen Grenzbahn (im Staatsbetriebe) vom 1. August 1885 gelten auch für Steinkohlenbriquettes.

Wien, am 12. Februar 1890. [114]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1890 wird der Nachtrag XIII zu dem vom 1. April 1879 giltigen Tarifhefte IV für den Oesterreichisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr ausgegeben.

Derselbe enthält die Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide u. s. w.

Wien, am 12. Februar 1890. [115]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung für Strohtransporte.

Ab 10. Februar 1890 werden, bis zur demnächstigen Durchführung im Tarifwege, für von den unten angeführten ungarischen Stationen nach Alt-Carbe—Bromberg—Cüstriner Vorstadt und Kreuz, aufzugebende Strohsendungen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, die folgenden directen Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege activirt, und zwar:

Von	Alt-Carbe	Bromberg	Cüstr. Vst.	Kreuz
	Mark pro 100 Kilogramm			
a) Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:				
Tótmegyer	2.04	2.03	2.00	1.99
Ersekujvár	2.07	2.06	2.03	2.02
Udvard	2.08	2.07	2.04	2.03
Perbete	2.10	2.09	2.06	2.05
Kurth	2.12	2.11	2.08	2.07
Köbölkut	2.15	2.14	2.11	2.10
Esztergom-Nána .	2.19	2.18	2.15	2.14
Szob	2.22	2.21	2.18	2.17
Nagy-Maros . . .	2.25	2.24	2.21	2.20
Veröcze	2.28	2.27	2.24	2.23
Vácz	2.30	2.29	2.26	2.25
Göd	2.33	2.32	2.29	2.28
Dunakesz	2.35	2.34	2.31	2.30
Palota	2.36	2.35	2.32	2.31
Budapest	2.36	2.35	2.32	2.31
Köbánya	2.36	2.35	2.32	2.31
Szt. Lörincz . . .	2.41	2.40	2.37	2.36
Vecsés	2.43	2.42	2.39	2.38
Üllö	2.45	2.44	2.41	2.40
Monor	2.45	2.44	2.41	2.40
Pilis	2.45	2.44	2.41	2.40
Alberti Irsa . . .	2.45	2.44	2.41	2.40
Czegléd	2.45	2.44	2.41	2.40
Nagy-Körös . . .	2.53	2.52	2.49	2.48
Kecskemét	2.58	2.57	2.54	2.53
Puszta Páka . . .	2.61	2.60	2.57	2.56
Félegyháza . . .	2.64	2.63	2.60	2.59
Kis-Teter	2.72	2.71	2.68	2.67
Szatymár	2.76	2.75	2.72	2.71
Dorosma	2.79	2.78	2.75	2.74
Szeged	2.80	2.79	2.76	2.75
Oroszlámos . . .	2.86	2.85	2.82	2.81
Valkány	2.90	2.89	2.86	2.85
Mokrin	2.92	2.91	2.88	2.87
Nagy-Kikinda . . .	2.95	2.94	2.91	2.90
Szt. Hubert . . .	2.98	2.97	2.94	2.93
Zsomboly	3.00	2.99	2.96	2.95
Gyertyámos . . .	3.05	3.04	3.01	3.00
Beregszó	3.07	3.06	3.03	3.02
Szakálháza . . .	3.08	3.07	3.04	3.03
b) Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen:				
Budapest-Józsefváros	2.36	2.35	2.32	2.31
Köbánya	2.36	2.35	2.32	2.31
Czegléd	2.45	2.44	2.41	2.40
Szabadka	2.80	2.79	2.76	2.75
Szeged	2.80	2.79	2.76	2.75
c) Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn:				
Ruttka trs.	1.51	1.50	1.47	1.46
Zsolna trs. . . .	1.46	1.45	1.42	1.41
Kassa loco u. transit	2.13	2.12	2.09	2.08

Hiedurch werden die in den Verordnungs-Blättern Nr. 2 und 9 vom 4. und 23. Jänner 1890 für Alt-Carbe publicirten Frachtsätze abgeändert resp. ausser Kraft gesetzt.

Budapest, am 12. Februar 1890. [115]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Lemberger Verbindungsbahn.

Einführung eines neuen Ueberfuhrstarifes

Mit 1. März 1890 tritt ein neuer Ueberfuhrstarif für die Lemberger Verbindungsbahn in Kraft, durch welchen der im Local-Gütertarife der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn, Theil II, vom 15. September 1886, auf Seite 22 unter f enthaltene Ueberfuhrstarif, sammt der im Nachtrage V auf Seite 5 unter VIII befindlichen Modification desselben, sowie der im Local-Gütertarife der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (österr. Linien), Theil II. vom 1. Juni 1885, bezw. im Nachtrage IV vom 1. Mai 1888, enthaltene Ueberfuhrstarif aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind im Oekonomate in Wien und bei der Betriebs-Direction in Lemberg zu beziehen.

Wien, am 10. Februar 1890. [116]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn
zugleich Namens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr.

Giltigkeit der Frachtsätze für Steinkohlenbriquettes.

Die im Ausnahmetarif, giltig vom 1. Jänner 1887, für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn und den k. k. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal angegebenen Frachtsätze finden auch für „Steinkohlenbriquettes" in diesem Verkehre Anwendung.

Wien, am 15. Februar 1890. [117]

Mährisch-schlesische Centralbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages II.

Mit Bezug auf die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt, sub Nr. 6, vom 16. Jänner 1890, enthaltene Kundmachung, betreffend die Hinausgabe des Nachtrages II zu dem ab 1. October 1887 giltigen Tarife für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, wird zur Kenntniss gebracht, dass die Einführung dieses Nachtrages statt am 1. März 1890, mit Giltigkeit ab 1. April 1890 erfolgen wird.

Wien, am 12. Februar 1890. [118]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
581	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wiener Verbindungsbahn	Puddel-, Converter-, Frischfeuer- und Schweissofenschlacken, Eisenglimmer	Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit für Sendungen von steierischen und niederösterr. Stationen; Wien Aspangbahnhof transit für Sendungen von Wr.-Neustadt, Weissenbach a. d. Triesting und von Eibitz; Wien St.E.G. für Sendungen aus der Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staatsbahn	Wien Nordbahnhof transit für Witkowitz und schlesischen Stationen (Oesterr.- und Preussisch-Schlesien)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen; Verladung der Transporte in leer retourgehenden Kohlenwagen; Einverständniss-Erklärung der Partei auf den Frachtbriefen mit der thunlichen Verladung	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif der Wiener Verbindungsbahn vom 1. November 1879	5·0 kr.	4·0 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		
			Manganerze	Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit für Sendungen von Mitterdorf	Wien Nordbahnhof transit für Witkowitz									
			Schwefelkiesabbrände	Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit für Sendungen von Liesing, Bruck a. M., Gratwein und von Krems, Station der Graz-Köflacher Bahn; Wien St.E.G. transit für Sendungen von Lanzendorf - Pellendorf (Ramersdorf)		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen; Verladung der Sendungen in leer retourgehende Kohlenwagen								
582	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbands-Verkehres	Břesnic	Zwickau i. S.	Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandstarifes	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1890	Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandstarif	1·15 Mark	1·06 Mark	0·09 Mark	Im Kartirungswege		Nebigem Frachtsatze werden bis auf Weiteres Mark 0·01 pro 100 kg zugerechnet
583	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnitt-, Rund- und behauenes Kantholz, sowie Schindeln	Berhometh a. S.	Czernowitz Łužan Nowosielitza	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief oder Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1890	Localtarif	kr. 44·89 48·59 65·86	kr. 27·0 33·1 31·0	kr. 17·89 15·49 38·86	Im Kartirungswege		
				Lukawetz a/S. Zadowa Czudin Petroutz a/S. Storożynetz	Łužan				45·28 40·94 34·24 29·20 29·20	31·7 28·1 26·1 26·1 26·1	13·58 12·84 8·14 3·10 3·10			
584	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rundholz des Spec.-Tar. 2	Olmütz-Hodolein	Přikas	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 9·8	kr. 7·0	kr. 2·8	Im Kartirungswege		
			Pfosten des Spec.-Tar. 2	Přikas via Čellechowitz	Triebitz transit				Bestehen keine directen Tarife	15·8	Verschieden			
			Parquetten und Parquetteriewaaren	Přikas via Čellechowitz	Triebitz transit					29·2				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
585	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren aller Art bis 6·3 m Länge, dann Maschinentheile von Eisen und Stahl, sowie auch solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen, bis 6·3 m Länge, ferner Kessel, Reservoirs und Condensationsröhren	Lieben St.E.G. oder Oe.N.W.B.	Husiatyn transit im Verkehre nach Russland	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Routenvorschriften sind ausgeschlossen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Oesterreichisch-Südwestrussischer Grenzverkehr	kr. 271·2	kr. 231·34	kr. 39·86	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, sowie Vorlage der Orig.-Frachtbriefe bis Husiatyn trs., auf welch letzteren die erfolgte Ausfuhr der Güter nach Russland durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt sein muss. Diese mit dem Datum, Stampiglie und Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und Magazinsbeamten ausgestellt werden und hat zu lauten: „Sendung ist angelangt von Station . . . . . am . . . . . unter Frachtkarte Nr . . . . . Brief Nr. . . . . . und hat bis zum Austritte nach Russland am . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert.“ Die vorbezeichneten Belege dürfen bei deren Vorlage mit einem Refactiestempel der k.k.ö.St.B., St.E.G., Oe.N.W.B., K.F.N.B. oder B.W.B. noch nicht versehen sein und müssen spätestens bis Ende März 1891 vorgelegt werden	Für den Fall der Erreichung oder Unterbietung der in Rede stehenden Refactiesätze im Tarifwege entfällt selbstverständlich jede Refactie
				Bubna					271·2	232·60	38·60			
				Prag St.E.G. oder Oe.N.W.B.					271·2	232·24	38·96			
				Vysočan					271·2	232·24	38·96			
				Adamsthal					244·0	221·60	22·40			
				Königgrätz					269·2	231·74	37·46			
				Pilsen					311·7	272·74	38·96			
				Für Sendungen von österr. Stationen ab Saybusch transit					Verschieden	143·60	Verschieden			
				Für Sendungen aus Deutschland ab Oswiecim transit				Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr	Verschieden	153·70	Verschieden			
586	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Ausnahmetarifes 6 a u. b des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes	Chlumec-Pilař	Dresden-Neustadt in Sachsen	Beobachtung der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 a u. b des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes bestehenden Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	Mark 0·97	Keine directen Tarife	Im Kartirungswege		Den nebenstehenden Frachtsätzen werden bis auf Weiteres zwei Pfennige pro 100 kg zugeschlagen
				Neuhaus						0·97				
				Wittingau						0·94				
				Sevétin						0·91				
				Chlumec-Pilař	Sohland in Sachsen					0 98				
				Neuhaus						0·98				
				Wittingau						0·95				
				Sevétin						0·92				
587	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Glasballons, verpackt und unverpackt, mit ordinärem Hohlglas der Classe B zusammen, oder auch nur allein in einem Wagen verladen	Eger	Budapest St.E.G. „ -Josefstadt „ -Donauufer-Frachtenbhf. „ -Kelenföld „ -Lipotváros „ -Südbahnhof	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Verschieden	a) 240·6 kr. b) 186·2 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
588	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Möbel, Möbelgestelle und Möbelbestandtheile, unverpackt oder nur in Strohmatten oder Leinwand verpackt	Synowódzko wyżne	Sämmtlichen in Galizien gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	a) In jedem Gewichte b) Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für 2500 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	Anwendung der auf Grund des Nachtrages VI zum Local-Gütertarife Theil II für die jeweilige Gesammtdistanz entfallenden Frachtsätze ad a) der Classe II, ad b) der Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		Sendungen müssen in Synowódzko wyżne mittels Achse zugeführt werden. Bei derlei Sendungen nach Stationen der Strecke Przemysl-Lupków oder nach Stationen der Strecke Lemberg-Suczawa und der anschliessenden Localbahnen findet die nebenbezeichnete Frachtberechnung nur bis Posada chyrowska, bezw. Stanislau, bezw. Lemberg statt
			Holz des Specialtarifes 2	Synowódzko wyżne	Sämmtlichen in Galizien gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe in vollen Wagenladung, à 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür				Anwendung der auf Grund des Nachtrages VI zum Local-Gütertarife Theil II für die jeweilige Gesammtentfernung entfallenden Frachtsätze				Sendungen müssen in Synowódzko wyżne mittels Achse zugeführt werden. Bei derlei Sendungen nach Stationen der Strecke Przemysl-Lupków oder nach Stationen der Strecke Lemberg-Suczawa und der anschliessenden Localbahnen findet die nebenbezeichnete Frachtberechnung nur bis Posada chyrowska, bezw. Stanislau, bezw. Lemberg statt
			Mehl, Ziegel	Sämmtlichen in Galizien gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen exclusive jener der Strecke Lubience-Lawoczne	Stationen der Strecke Lubience-Lawoczne	Bei Aufgabe in jeder Quantität				Anwendung der auf Grund des Nachtrages VI zum Local-Gütertarife Theil II für die jeweilige Gesammtentfernung entfallenden Frachtsätze				Bei derlei Sendungen von Stationen der Strecke Przemysl-Lupków oder von Stationen der Strecke Lemberg-Suczawa und der anschliessenden Localbahnen findet die nebenbezeichnete Frachtberechnung erst ab Posada chyrowska, bezw. Stanislau, bezw. Lemberg Anwendung
589	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Graphit (Reissblei, Wasserblei, Ofenschwärze, Pottloh) geschlämmt (bei Aufgabe von 5000 kg auch für ungeschlämmten Graphit)	Budweis	Prag K.F.J.B.	a) Bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Wagen b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. a) 60·8 b) 49·9	kr. a) 52·8 b) 43·6	kr. a) 8·0 b) 6·3	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original - Aufgabs - Recepisse, welche bis längst. Ende Februar 1891 vorzulegen sind	
				Krems	Prag K.F.J.B.				a) 115·9 b) 89·6	a) 111·1 b) 81·2	a) 4·8 b) 8·4			
				Krems	Pilsen				a) 115·6 b) 89·4	a) 111·1 b) 81·2	a) 4·5 b) 8·2			
				Wappoltenreith	Prag K.F.J.B. u. Pilsen				b) 67·8	b) 63·3	b) 4·5			
				Budweis	Krems				b) 58·5	b) 46·0	b) 12·5			

Für die neben genannten Artikel, welche von W.-Krumau nach dem Auslande zu Verfrachtung gelangen, für welche ab W.-Krumau directe Tarife nicht bestehen, wird bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen rücksichtlich der Strecke W.-Krumau—Budweis der Frachtsatz von 10 Mkpfg. pro 100 kg im Refactiewege berechnet. Bei Ablenkung auch nur einer Sendung auf den Wasserweg ist jeder Anspruch auf Rückvergütung verwirkt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
590	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Város-Löd	Tyništ	In vollen Wagenladungen bei Aufgabe von oder Frachzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif und Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahn - Verbandstarif	Bestehen keine directen Tarife	83·3 kr.		Im Kartirungswege		
591	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Vinkovce Vukovár Bosna-Brod Eszék Samac	Wien St.E.G. Schwechat-Kledering Wien St.E.G. Wien Matzleinsdorf Schwechat-Kledering	Bei Aufgabe von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1890	Westungarisch - Oesterreich. Verbandstarif	Verschieden	69·0 68·0 89·3 69·0 76·0	Verschieden	Im Kartirungswege		Gleichzeitig treten die im Verordgs.-Bl. Nr. 1 vom 2. Jänner 1890, sub Post Nr. 29, 34 u. 35, erschienen. Publicationen ausser Kraft
592	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Wein und Weinmost in Fässern	Német-Boly Pécs Villány	Wien St.E.G. Wien Matzleinsdorf Vöslau	Bei Aufgabe von 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1890	Westungarisch-Oesterreichischer Verbandstarif	kr. 180·4 153·0 174·7	kr. 165·3 151·9 159·9	kr. 15·1 1·1 14·8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis 31. März 1891 einzusenden sind	Gleichzeitig treten die im Vrdgs.-Bl. Nr. 1 vom 2. Jänner 1890, sub Post Nr. 29, 34 und 35 erschienenen Publicationen ausser Kraft
593	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steingut- u. Töpferwaaren	Varos-Löd	Wien St.E.G.	Bei Aufgabe von 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1890	Westungarisch-Oesterreichischer Verbandstarif	95·5	81·9	13·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis 31. März 1891 einzusenden sind	Gleichzeitig treten die im Vrdgs.-Bl. Nr. 1 vom 2. Jänner 1890, sub Post Nr. 29, 34 und 35 erschienenen Publicationen ausser Kraft
594	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Chamotteziegel, Chamottemörtel feuerfester Thon und Gasretorten, cylindrische, von Chamotte	Halbstadt loco	Brünn St.E.G. Gaya Hohenstadt Olmütz St.E.G. Prag St.E.G.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 14. Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif	kr. 48·6 64·5 39·8 47·9 47·1	kr. 38·4 48·6 35·0 35·0 41·4	kr. 10·2 15·9 4·8 12·9 5·7	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen bis längstens 31. März 1890	
595	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Jaroslau-Sokal	Holz des Specialtarifes 2 und Eisenbahnschwellen hölzerne	Sokal	Krakau transito, beziehungsweise Podgórze-Plaszów transito	**Minimal-Verfrachtungsquantum von 300 (dreihundert) Wagen à 10 Tonnen** im directen Verkehre nach Oswiecim, Dzieditz, Myslowitz und darüber, bezw. Zwardón und darüber, ohne Angabe einer Routenvorschrift im Frachtbriefe	Bis Ende November 1890	Bestehende Gemeinschafts-, resp. Verbandsverkehre	Im Antheil der Carl Ludwig-Bahn verschieden	48·0 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Refactie-Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse nach erreichtem Pflichtquantum, spätestens Ende December 1890	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
596	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Pflastersteine, unbearbeitete oder roh vorgearbeitete	Krzeszowice	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	23 8 kr.	20 3 kr.	3 5 kr.	Im Kartirungswege		
597	**Kaiser Ferdinands Nordbahn**		Buchenlatten	Wall.-Meseritsch transito für Sendungen von galizischen Stationen	Wsetin	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	11·1 kr.	9·2 kr.	1·9 kr.	Im Kartirungswege		
598	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, königl. ungar. Staatseisenbahnen	Leinenwaaren, unverpackt	Popr.d-Felka	Triest S.B.	a) In Einzelsendungen b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif der K.O.E. und Heft III des Ungarisch-Adriatischen Verbands-Verkehres	a) 429 1 kr. b) 327 1 kr.	a) 360 6 kr. b) 313·0 kr.	a) 68·5 kr. b) 11·0 kr.	Im Kartirungswege		
599	**Südbahn-Gesellschaft**		Eisenbahn-Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend, über 10000 kg, bis circa 11000 kg schwer	Kufstein	Budapest-Kelenföld via Franzensfeste—Marburg—Kanizsa	**Bei Auflieferung von mindestens 20 Eisenbahn-Personenwagen während der Begünstigungsdauer** Dieselben müssen von belgischen oder nordfranzösischen Stationen proveniren und über die österr.-serbische oder österr.-rumänische Grenze austreten. Die schliessende Firma muss in den Frachtbriefen als Aufgeberin erscheinen	Bis 30. Juni 1890	L o c a l t a r i f	Verschieden je nach dem Gewichte der Waggons	Frcs. 126·50 incl. der 5%igen ungar. Transportsteuer pro Eisenbahn-Personenwagen über 10000 kg bis circa 11000 kg schwer	Verschieden je nach dem Gewichte der Waggons	Im Kartirungswege gegen Cautions-Erlag*)		*) Die Höhe der Caution, sowie die sonstigen Modalitäten werden über Wunsch von der Südbahn-Gesellschaft bekanntgegeben
600	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Steinmetzwaaren, mit Ausnahme von Bildhauerarbeiten	Nabresina	St. Margarethen transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief; die Sendungen müssen nach der Schweiz bestimmt sein und mit directe nach der betreffenden schweizerischen Station lautenden Frachtbr. zur Aufgabe gelangen, auf welchen Instradirung via St. Margarethen vorzuschreiben ist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	191·5 kr.	Frcs. 26·46 pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Kartirung		

Ergänzung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 6 vom 16. Jänner 1890, sub Post-Nr. 287, publicirten Frachtbegünstigung soll es in der Rubrik „Besondere Bemerkungen“ weiters heissen: „Für das aufzuliefernde Quantum hat die Partei mit einer entsprechenden Caution zu haften.“

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1889, sub Post-Nr. 3284, erlassene Verlautbarung wird dahin berichtigt, dass die nach Gröditz zugestandenen Frachtnachlässe bei Auflieferung des bedungenen Minimalquantums gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recspisse, welche nicht mehr zur Rückgabe gelangen, und der Original-Frachtbriefe, die längstens bis Ende Jänner 1891 bei der kgl. General-Direction der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einzureichen sind, liquidirt werden.

Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

Besetzung mehrerer Dienststellen.

Bei der k. k. priv. Böhmischen Westbahn werden im Laufe des Jahres 1890 mehrere Bahnaufseher, Bahn- und Weichenwächter-Dienstposten zur Besetzung gelangen. Jene k. k. Unterofficiere, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 60) auf Grund der gesetzlich vorgeschriebenen Certificate anspruchsberechtigt sind und das 37. Lebensjahr nicht überschritten haben, werden hiermit eingeladen, Gesuche um solche Dienststellen einzureichen.

Zur Erlangung dieser Dienststellen ist eine Probepraxis von 3 bis 6 Monaten erforderlich, während welcher Zeit die Betreffenden ein Taggeld von 70 kr. bis 1 fl. ö. W. beziehen.

Nach Ablauf der Probepraxis und einer mit gutem Erfolge aus den einschlägigen Dienstes-Instructionen abgelegten Prüfung erfolgt die definitive Anstellung.

Bewerber um eine Bahnaufseherstelle haben den Nachweis zu liefern, dass sie eine Unter-Realschule oder eine äquiparirende Militärschule, insbesondere der Artillerie-, Genie- oder Pioniertruppe absolvirt haben und der deutschen und böhmischen Sprache in Wort und Schrift mächtig sind. Für die übrigen Bewerber ist die Absolvirung einer Volksschule und die Kenntniss der deutschen und böhmischen Sprache erforderlich.

Die Einrechnung der im Militärdienste zugebrachten Dienstzeit zur seinerzeitigen Pensionsbemessung bei der Eisenbahn-Gesellschaft findet in keinem Falle statt.

Die Gesuche, welche mit dem vorgeschriebenen Certificate, den Schulzeugnissen und mit einem ärztlichen Zeugnisse über die vollkommene körperliche Rüstigkeit belegt sein müssen, sind längstens bis 28. Februar 1890 an die **Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Prag** zu leiten.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 20. **Wien, 18. Februar 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses für Getreide etc., dann Spiritus, in Lemberg.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium dem galizischen Landesausschusse als Vertreter des galizischen Landesfondes die Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, nicht besonders benannte Sämereien und Spiritus, in Lemberg ertheilt.

Wien, am 31. Jänner 1890. Z. 2161.

Reglement

für das öffentliche Landes-Lagerhaus, verbunden mit einem Freilager in Lemberg für Getreide jeder Art und Spiritus *).

In Ausführung des Beschlusses des galizischen Landtages vom 16. October 1888 hat der galizische Landesausschuss ein öffentliches Lagerhaus, verbunden mit einem „Freilager" für Getreide aller Art und Spiritus, in Lemberg errichtet.

§ 1.

Bestimmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses.

Unternehmer und Eigenthümer des öffentlichen Lagerhauses, verbunden mit einem Freilager in Lemberg, ist das Königreich Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau.

Dieses Lagerhaus ist bestimmt zur Einlagerung:

1. von jeder Art in- und ausländischen, sowohl zollpflichtigen als auch Transito-Getreides, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und nicht besonders benannten Sämereien;
2. von abgabepflichtigem Spiritus, insolange, bis derselbe entweder der Versteuerung unterworfen oder nach dem Auslande ausgeführt wird;
3. von Getreide-Producten und Spiritus, welche, zum Consum in die Stadt eingeführt, auch der städtischen Verzehrungssteuer unterliegen würden.

§ 2.

Firma des öffentlichen Landes-Lagerhauses.

Die in das Handelsregister eingetragene Firma des öffentlichen Landes-Lagerhauses lautet:

„Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg."

§ 3.

Verwaltung.

Der galizische Landesausschuss übernimmt das öffentliche Lagerhaus für Getreideproducte und Spiritus in Lemberg in eigene Verwaltung.

Mit der Führung dieser Verwaltung und des Betriebes des Lagerhauses wird der vom Landesausschusse ernannte Director betraut.

---

*) Genehmigt mit dem im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium ergangenen Handelsministerial-Erlasse vom 31. Jänner 1890, Z. 2161.

Der Wirkungskreis des Directors wird durch eine besondere Instruction vom Landesausschusse bestimmt und geregelt.

§ 4.

Der Landesausschuss setzt den Etat sämmtlicher Administrations-Beamten und Diener dieses öffentlichen Lagerhauses fest.

§ 5.

Sämmtliche Geschäfte des öffentlichen Landes-Lagerhauses werden von der Verwaltung (Direction) ausgeführt:

a) nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 28. April 1889, betreffend die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Lagerhäuser;
b) nach den Vorschriften des vorliegenden, auf Grundlage des erwähnten Gesetzes abgefassten Reglements;
c) nach dem vom Landesausschusse bestätigten Gebührentarife, welcher in der durch das bereits erwähnte Gesetz vom 28. April 1889 vorgeschriebenen Art und Weise veröffentlicht wird;
d) nach den für die Beamten und Diener des öffentlichen Landes-Lagerhauses ausgegebenen Dienstvorschriften;
e) rücksichtlich der in den Freilagern eingelagerten Waaren überdies nach den diesfalls bestehenden Gefällsvorschriften und den erlassenen oder noch zu erlassenden Anordnungen der competenten Finanzbehörden.

§ 6.

Geschäftsumfang.

Das öffentliche mit einem Freilager verbundene Landes-Lagerhaus

1. übernimmt zur Aufbewahrung (Lagerung) die im § 1 dieses Reglements angeführten Artikel;
2. besorgt deren Ausladen und Einlagerung;
3. bewahrt auf dem Lager die aufgenommenen Producte und besorgt sämmtliche, behufs ordentlicher Aufbewahrung derselben nothwendigen Vorkehrungen und Manipulationen;
4. besorgt die Auslagerung und das Einladen der zur Versendung gelangenden Producte, wie auch die Expedition dieser Producte, den Aufträgen der Hinterleger der Waare bezw. Bezugsberechtigten gemäss;
5. besorgt über Auftrag und auf Rechnung der Hinterleger bezw. Bezugsberechtigten die Verzollung und Versteuerung derselben und bestreitet in Vertretung der Hinterleger bezw. Bezugsberechtigten und auf deren Rechnung die Kosten für die Ueberfuhr nach dem Lagerhause und die Speditionskosten;
6. besorgt die Versicherung der eingelagerten Producte gegen Feuersgefahr;
7. hebt von dem Hinterleger bezw. Bezugsberechtigten sämmtliche auf diesem Producte haftenden Abgaben und Gebühren ein, als: entrichtete Zölle, Steuern, Verzehrungsabgaben, Versicherungskosten, Frachten, dann die nach dem Gebührentarife berechneten Lagerzinse und Gebühren für das Aus- und Einladen, das Durchschaufeln, Durchschütten, Reinigen und Wägen der Producte, wie auch sonstige Spesen und Lasten.

§ 7.

Aviso und Frachtbrief.

Beim Einsenden von Getreide oder Spiritus in das öffentliche Landes-Lagerhaus ist der Hinterleger verpflichtet, hievon die Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses vorher zu benachrichtigen (avisiren), die zur Einlagerung eingesendeten Producte aber mit einem Frachtbriefe oder Verzeichnisse der Producte zu begleiten.

Diese Documente müssen ausser den vom Gesetze vorgeschriebenen Erfordernissen insbesondere enthalten:

a) das Datum und den Ort der Aufgabe;
b) die genaue Adresse, d. i. die Angabe des Vor- und Zunamens und des Wohnortes des Hinterlegers;
c) die Gattung des eingesendeten Productes;
d) die Anzahl und Zeichen der Säcke oder Fässer, oder Angabe der Art der Einpackung;
e) das Sporcogewicht in Kilogramm und beim Spiritus das Mass in Hektolitern und den Alkoholgehalt nach dem 100theiligen Alkoholometer;
f) die Angabe, zu welchem Werthe die Producte versichert werden sollen.

§ 8.

Gefällsämtliche Documente.

Für den Fall, als gefällsämtliche Documente mitzufolgen haben, müssen selbe in dem Frachtbriefe oder dem Productenverzeichnisse angeführt und mit diesen zugleich der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses übergeben werden. Werden diese Documente der Lagerhaus-Verwaltung nicht übergeben, so ist die Aufnahme des eingesendeten Productes zu verweigern.

Rücksichtlich aller aus unrichtigen oder ungenauen Angaben in diesen Documenten entstehenden nachtheiligen Folgen steht der Lagerhaus-Verwaltung, ohne dass hiedurch das Mass der derselben gesetzlich obliegenden Haftung vermindert und der Umfang des ihr zustehenden gesetzlichen Pfandrechtes erweitert würde, das Regressrecht zu.

§ 9.

Reihenfolge der Uebernahme.

Die Lagerhaus-Verwaltung übernimmt die Producte zur Einlagerung in der Reihenfolge ihres Eintreffens, falls aber Producte mehrerer Eigenthümer gleichzeitig eintreffen, übernimmt die Lagerhaus-Verwaltung dieselben in der Reihenfolge der Anmeldungen.

§ 10.

Gewicht und Mass.

Die Uebernahme und Uebergabe der Producte findet nach dem bei der Uebernahme der Waare durch das Lagerhaus festgestellten Gewichte bezw. Mass (Volumen) statt. Die Ermittlung des Gewichtes und Masses der eingelagerten Producte wird stets im Lagerhause vorgenommen, und zwar: Das Gewicht des Getreides und der sonstigen Feldfrüchte in Kilogrammen und das Volumenmass des Spiritus in Litern und dessen Alkoholgehalt in Alkoholgraden nach dem 100theiligen Alkoholometer.

§ 11.

Reclamationsverfahren bei Abgängen und Beschädigungen anlangender Producte.

Falls das mittelst Eisenbahn eingesendete Product in beschädigtem Zustande oder in geringerer als der im Frachtbriefe angegebene Menge anlangt, hat die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses die vorgeschriebene Reclamation sofort einzuleiten.

Bei Abgängen und Beschädigungen von mittelst anderer Transportanstalten anlangenden Producten hat die Lagerhaus-Verwaltung spätestens binnen 24 Stunden den Hinterleger der Waare hievon zu verständigen.

§ 12.

Entrichtung der Frachtgebühren.

Die auf den eingelagerten Producten haftenden Frachtgebühren, sowie die sonstigen mit dem Transporte verbundenen Spesen werden in der Regel von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses auf Rechnung des Hinterlegers der Waare und gegen tarifmässiges Zinseneinheben berichtigt.

Jedoch kann die Lagerhaus-Verwaltung der Bestreitung dieser Auslagen in Vertretung des Hinterlegers sich entziehen, falls sie der Ansicht wäre, dass hieraus für das öffentliche Landes-Lagerhaus ein Verlust erwachsen könnte.

§ 13.

Empfangschein.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses stellt für jedes eingelagerte Product einen Empfangschein aus, welcher auf den Namen des Hinterlegers der Waare lautet.

Dieser Empfangschein wird aus dem fortlaufend geführten Juxtenbuche ausgeschnitten und hat, mit der in demselben verbleibenden Juxte gleichlautend, folgende Daten zu enthalten:

a) das Datum des Erlages;
b) das Posten-Nr. und das Magazins-Nr. des Lagerhaus-Eingangs-Registers;
c) den Namen, Stand und Wohnort des Hinterlegers;
d) den Absendungsort des Productes;
e) die Anzahl und Zeichen der Säcke oder Fässer;
f) die Gattung, das Gewicht oder Mass des Productes, und überdies beim Getreide dessen Gattung, beim Spiritus dessen Alkoholgrad nach dem 100theiligen Alkoholometer;
g) die Angabe der auf Rechnung des Hinterlegers bereits entrichteten und am Tage der Ausstellung des Empfangscheines auf dem eingelagerten Producte haftenden Gebühren und Lasten, als Zölle, Steuern und so weiter;
h) die Angabe, in welchem Werthe und für welche Zeit das eingelagerte Product versichert wurde.

§ 14.

Der Empfangschein wird von denjenigen Lagerhaus-Beamten unterschrieben, welche zur Fertigung der Firma des öffentlichen Landes-Lagerhauses ermächtigt sind, ihre Namen, sowie ihre Unterschriften werden von der Lagerhaus-Verwaltung in der ämtlichen Lemberger Zeitung und durch Anschlag in dem öffentlichen Lagerhause kundgemacht.

§ 15.

Amortisation des Empfangscheines.

Ist der Empfangschein in Verlust gerathen, so hat der Eigenthümer desselben sich um dessen Amortisation zu bewerben und gleichzeitig bei der Lagerhaus-Verwaltung hievon die Anzeige zu machen.

Ist die gerichtliche Amortisation des in Verlust gerathenen Empfangscheines erfolgt, so stellt die Lagerhaus-Verwaltung dem Eigenthümer desselben, zu dessen Gunsten die Amortisation erfolgt ist, über dessen Verlangen einen neuen Empfangschein aus.

§ 16.

Lagerscheine (Recepisse und Warrants).

Die Lagerhaus-Verwaltung ist verpflichtet, dem Hinterleger auf dessen Verlangen statt des Empfangscheines einen „Lagerschein“ über die eingelagerten Producte auszustellen. Der Lagerschein wird von den zur Fertigung der Lagerhaus-Firma ermächtigten Lagerhaus-Beamten, deren Namen und Unterschriften in der ämtlichen Lemberger Zeitung und durch Anschlag in dem öffentlichen Lagerhause kundgemacht werden, in der Regel vom Director des öffentlichen Lagerhauses oder dessen Vertreter und vom Buchhalter unterzeichnet.

Dieser „Lagerschein“, bestehend aus zwei zusammenhängenden, jedoch von einander trennbaren Theilen:

1. dem Lagerbesitzscheine (Recepisse) und
2. dem Lagerpfandscheine (Warrant),

wird von der Lagerhaus-Verwaltung unter strenger Befolgung der Bestimmungen der §§ 17 und 18 des Gesetzes vom 28. April 1889, betreffend die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Lagerhäuser, verfasst und ausgestellt.

§ 17.

Das weitere Verfahren mit diesen „Lagerscheinen“, die Rechte und Pflichten der Eigenthümer der Lagerscheine, sowie eines jeden ihrer Bestandtheile, endlich die Rechte und Pflichten des diese Lagerscheine ausstellenden öffentlichen Landes-Lagerhauses, sind durch die Vorschriften des Gesetzes vom 28. April 1889, die öffentlichen Lagerhäuser betreffend, normirt, und die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist verpflichtet, strenge den oberwähnten Bestimmungen des Gesetzes entsprechend zu verfahren.

§ 18.

Amortisation der Lagerscheine.

Das Verfahren bezüglich der Amortisation in Verlust gerathener Lagerscheine und beider Theile derselben, das ist der Recepisse und Warrants, sowie die Verpflichtung zur Entrichtung der Stempelgebühr von denselben, sind durch die in den §§ 39 und 40 des Gesetzes vom 28. April 1889 enthaltenen Vorschriften festgesetzt und normirt, und die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses hat diese Vorschriften strenge zu befolgen.

§ 19.

Versicherung der eingelagerten Producte gegen Feuersgefahr.

Sämmtliche in dem öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerten Producte versichert die Lagerhaus-Verwaltung unter ihrer Haftung bei der gegenseitigen Versicherungs-Gesellschaft in Krakau.

Die Producte werden in dem vom Hinterleger angegebenen Versicherungswerthe versichert.

§ 20.

Sollte der Hinterleger der Waare den Versicherungswerth der zur Einlagerung eingesendeten Producte nicht angegeben haben, so setzt die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses den Versicherungswerth nach eigenem Ermessen fest.

Der Hinterleger ist verpflichtet, die durch die Lagerhaus-Verwaltung entrichtete Versicherungsprämie der Lagerhaus-Verwaltung zu ersetzen. Es steht jedoch dem Hinterleger bezw. Bezugsberechtigten frei, den von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses festgesetzten Versicherungswerth nachträglich auf eigene Rechnung zu erhöhen oder herabzusetzen.

§ 21.

Da nach den Statuten der „gegenseitigen Versicherungs-Gesellschaft in Krakau“ die Versicherung um 12 Uhr Mittags des auf die Ueberreichung des Antrages folgenden Tages beginnt, so ist die Verwaltung des öffentlichen

Landes-Lagerhauses verpflichtet, die avisirten Producte auf Grundlage des erhaltenen Aviso zur Versicherung so zeitig anzumelden, dass die Producte von dem Zeitpunkte ihrer Einlagerung an versichert seien.

§ 22.

Die in dem öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerten Producte werden für die ganze vom Hinterleger bei der Einlagerung bestimmte Dauer der Einlagerung und in Ermanglung einer solchen Bestimmung auf ein Jahr versichert.

§ 23.

Die Assecuranzprämie, d. i. die Versicherungsgebühr, hat der Hinterleger der Waare bezw. der Eigenthümer des Lagerscheines — letzterer nach Massgabe des zweiten Absatzes des § 40 des Reglements — zu tragen und dieselbe der Lagerhaus-Verwaltung beim Austritte des Productes aus dem Lager zu ersetzen.

§ 24.

Wenn das im öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerte Product einen Feuerschaden erleidet, so wird dem vom Feuerschaden Beschädigten nur die von der „gegenseitigen Versicherungs-Gesellschaft in Krakau“ ausbezahlte Summe, und zwar nach Abzug der von der Verwaltung entrichteten Versicherungsgebühr (Assecuranzprämie) und sämmtlicher sonstigen der Lagerhaus-Verwaltung zukommenden und auf dem eingelagerten Producte bis zum Augenblicke des Brandes haftenden Gebühren und Spesen, dem Eigenthümer des Lagerscheines gegenüber mit der im § 40, Abs. 2, des Reglements enthaltenen Einschränkung, als Ersatz geleistet, mit anderen Worten, es wird der § 15 des Gesetzes vom 28. April 1889 in Anwendung gebracht, welcher bestimmt, dass im Falle eines Feuerschadens die Versicherungssumme an Stelle des abgebrannten Productes tritt.

Die Lagerhaus-Verwaltung ist somit ausschliesslich berechtigt, die Versicherungssumme für das abgebrannte Product von der Versicherungs-Gesellschaft in Empfang zu nehmen.

§ 25.

Aufbewahrung des Getreides.

Jede in das öffentliche Lagerhaus aufgenommene Getreidepartie wird abgesondert aufbewahrt.

§ 26.

Die Lagerhaus-Verwaltung nimmt auf Verlangen des Hinterlegers der Waare bezw. des Eigenthümers des Lagerscheines das Reinigen, Durchschaufeln und Durchschütten des Getreides, sei es mittelst der Schaufel oder mittelst des Elevators vor. Sollte jedoch die Lagerhaus-Verwaltung das Durchschütten oder Durchschaufeln des Getreides als unentbehrlich anerkennen, um dasselbe vor Verderb zu schützen, so kann sie diese Manipulationen auch ohne Verlangen des Hinterlegers anordnen, ohne jedoch die mehreren Hinterlegern gehörenden Getreidepartien zu vermengen.

§ 27.

Die nach dem Gebührentarife zu berechnende Gebühr für das Reinigen und Schütten des Getreides und eventuell für dessen Mengen hat der Hinterleger der Waare bezw. der Eigenthümer des Lagerscheines, letzterer nach Massgabe des § 40, Abs. 2, des Reglements, der Lagerhaus-Verwaltung zu ersetzen.

§ 28.

Aufbewahrung des Spiritus.

Der Spiritus wird in einem abgesonderten, ganz aus feuersicherem Materiale aufgeführten Magazine in acht eisernen Reservoirs, von denen vier je 1500, vier andere aber je 1000 Hektoliter Rauminhalt haben, aufbewahrt. Kleinere eingelagerte Spirituspartien, welche verschiedenen Hinterlegern gehören, müssen behufs Aufbewahrung in diesen grossen Behältern zusammengemengt werden (§ 48 des Gesetzes vom 28. April 1889), wobei jedoch in den Lagerhausbüchern genau vorgemerkt wird, wie viel Hektolitergrad von jedem Hinterleger zur Einlagerung aufgenommen worden sind.

Wenn der Hinterleger 1000 oder mehr Hektoliter Spiritus einlagert und sich verpflichtet, den Lagerzins für den ganzen Rauminhalt des Behälters oder der Behälter, in denen sein Spiritus aufbewahrt wird, zu entrichten, so wird sein Spiritus mit dem eines anderen Hinterlegers nicht vermengt.

Erprobte Vorrichtungen für den Empfang des Spiritus bei dessen Einlagerung geben genau das Mass und den Alkoholgrad desselben an, und ebensoviel Hektolitergrad (Litergrad) Spiritus, wie das Lagerhaus bei der Einlagerung aufgenommen hat (was im Empfangscheine oder in dem Lagerscheine bestätigt ist), folgt es aus nach Abzug des gesetzlich normirten Percentsatzes für Schwendung und eines durch die Manipulation verursachten Abganges (Calo).

Die mit dem Erlasse des k. k. Finanzministeriums vom 10. August 1888 (R.-G.-Bl. XLIII, 133) normirte Maximalschwendung beträgt $^1/_3$% für die in je einem Monate eingelagerte Alkoholmenge und überdies pro anno 2%, wobei zur Vereinfachung der Rechnung der nach dem jährlichen Ausmasse von 2% entfallenden Schwendung angenommen wird, als ob die in 5 Tagen ($^1/_6$ eines Monats) erfolgten Empfänge und Ausgaben von Branntwein auf einmal, und zwar an einem und demselben Tage stattgefunden hätten.

Die Grösse des durch die Manipulation verursachten Abganges (Calo) wird mit $^1/_8$% per Monat berechnet.

§ 29.

Versandt von Spiritus und (unverzolltem) Transito-Getreide ins Ausland.

Sowohl Spiritus, von dem die Steuer noch nicht entrichtet worden ist, als auch unverzolltes zur Ausfuhr bestimmtes Getreide wird unter Beobachtung der diesbezüglich geltenden Vorschriften ins Ausland versendet.

§ 30.

Entrichtung der Steuer, des Zolles und der Verzehrungsabgabe.

Wenn aber diese ohne Entrichtung des Zolles oder der Steuer im Freilager eingelagerten Producte aus dem öffentlichen Lagerhause zum inländischen Verbrauche (Consum) ausgefolgt werden sollen, so ist von denselben der gesetzliche Zoll, die Steuer und eventuell, wenn sie zum Consum innerhalb der Stadt Lemberg bestimmt sind, auch die städtische Verzehrungsabgabe zu entrichten.

Im obigen Falle hat der Hinterleger der Waare, beziehungsweise der Eigenthümer des Lagerscheines, letzterer nach Massgabe des § 40, Abs. 2 des Reglements, oder über deren schriftliches Verlangen und auf Rechnung des Verlangenden die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses die Steuer von dem inländischen Spiritus,

den Zoll von dem ausländischen Getreide und die städtische Verzehrungsabgabe von den zum Consum innerhalb der Stadt Lemberg bestimmten Producten zu entrichten, und der Hinterleger bezüglich der Eigenthümer des Lagerscheines, letzterer nach Massgabe des § 40, Abs. 2 des Reglements, ist verpflichtet, der Lagerhaus-Verwaltung alle diese Auslagen beim Austritte der Producte aus dem Lager zu ersetzen.

Von dem auf diese Auslagen verwendeten Baargelde wird die Lagerhaus-Verwaltung die tarifmässige Zinsabgabe einheben.

§ 31.

Besichtigung der eingelagerten Producte.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist verpflichtet, dem Eigenthümer des Empfangscheines bezw. dem Eigenthümer des Lagerbesitzscheines oder des Warrants, die Besichtigung des eingelagerten Productes zu bewilligen. Diese Besichtigung kann nur nach vorhergehender Anmeldung bei der Localverwaltung des Lagerhauses und innerhalb der Geschäftsstunden, an denen das Lager reglementsmässig offen sein muss, stattfinden.

§ 32.

Musterentnahme.

Dem Hinterleger oder dem Eigenthümer des Lagerbesitzscheines ist gestattet, Muster in entsprechender Menge von den im vorgezeigten Empfangscheine bezw. Lagerbesitzscheine angegebenen Producten zu entnehmen, und zwar unter Wahrung der Vorschriften der diesem Reglement beigeschlossenen Lagerhaus-Ordnung.

Die Ausfolgung der Muster erfolgt das erstemal unentgeltlich; für die weitere Ausfolgung von Mustern wird die im Tarife festgesetzte Gebühr eingehoben. Ein nach dem Urtheile der Lagerhaus-Verwaltung den Werth des eingelagerten Productes beeinflussendes Musterziehen ist ausgeschlossen.

Proben von Spiritus, auf welchen die Consumabgabe haftet, dürfen nur gegen vorherige Versteuerung entnommen werden. Rücksichtlich der Anmeldung der Musterentnahme ist nach § 67, Z. 4, des Branntweinsteuer-Gesetzes vorzugehen.

§ 33.

Spedition der eingelagerten Producte.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses besorgt auf schriftliches Verlangen des Bezugsberechtigten die Spedition der eingelagerten Waare gegen Ersatz der gemachten Auslagen und gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühr.

§ 34.

Sämmtliche von der Lagerhaus-Verwaltung auf Rechnung des Hinterlegers der Waare gemachten Auslagen, die Lagerzinsgebühr, die Gebühren für die Abwage, das Aus- und Einladen und die Kosten der Spedition des Productes u. s. w. sind von dem Hinterleger bezw. dem Eigenthümer des Lagerscheines, von letzterem nach Massgabe des § 40, Abs. 2, des Reglements der Lagerhaus-Verwaltung, unmittelbar vor dem Austritte des Productes aus dem Lager zu ersetzen resp. zu entrichten. Doch ist die Lagerhaus-Verwaltung berechtigt, auch früher die Berichtigung dieser Gebühren von dem Hinterleger bezüglich Eigenthümer des Lagerscheines zu fordern.

§ 35.

Ausfolgung der eingelagerten Producte.

Die Ausfolgung der eingelagerten Producte kann auf einmal oder in Partien stattfinden.

Doch muss der Eigenthümer des Empfangs- oder beider Theile des Lagerscheines, letzterer nach Massgabe § 40, Abs. 2, des Reglements schon beim Bezuge der ersten Partie alle auf dem gesammten eingelagerten Producte haftenden Gebühren entrichten.

§ 36.

Wie gross jeder der aus dem Lager auszufolgenden Theile oder Productenpartien sein soll, bestimmt der Eigenthümer des Empfangs- oder beider Theile des Lagerscheines.

Bei eingelagertem Spiritus kann der theilweise Bezug nur in Partien von mindestens fünf Hektolitern stattfinden.

§ 37.

Beim Bezuge des eingelagerten Productes muss der Bezugsberechtigte der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses den Empfangschein oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, den Lagerschein in beiden Bestandtheilen (d. i. sowohl das Recepisse als auch den Warrant) zurückstellen. Wenn aber die Ausfolgung des eingelagerten Productes partienweise stattfindet, so wird von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses auf dem Empfangscheine bezw. auf beiden Theilen des Lagerscheines (d. i. dem Recepisse und dem Warrante) vorgemerkt, welcher Theil des ursprünglich eingelagerten Productes bereits bezogen worden ist.

§ 38.

Umtausch des Lagerscheines.

Auf Verlangen des im Sinne des Art. 36 der allgemeinen Wechsel-Ordnung als Eigenthümer legitimirten Inhabers beider Theile des Lagerscheines werden von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses gegen Eintausch des ursprünglichen auf das Ganze der eingelagerten Producte lautenden Lagerscheines ebensoviel besondere auf den Namen des Eigenthümers lautende Lagerscheine ausgestellt, als in Folge der vom Eigenthümer vorgenommenen Theilung der Waare neue Waarenpartien entstehen.

Es steht der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses das Recht zu, diese neuen, für Theile des eingelagerten Productes ausgestellten Lagerscheine mit demjenigen Datum zu versehen, welches der ursprüngliche, über die Gesammtheit des eingelagerten Productes ausgestellte Lagerschein getragen hat (§ 26 des Gesetzes vom 28. April 1889).

In allen Fällen haben die Eigenthümer des Lagerscheines die durch die Erfüllung ihres Begehrens hervorgerufenen Kosten zu tragen.

§ 39.

Dauer der Einlagerung.

Die Dauer der Einlagerung der Producte in den Magazinen des öffentlichen Landes-Lagerhauses hängt ausser in den im § 41 dieses Reglements angegebenen Fällen von dem Willen des Hinterlegers der Waare ab, soferne dieser sämmtliche auf dem eingelagerten Producte haftenden Gebühren und Abgaben (Spesen) regelmässig entrichtet.

§ 40.

Gesetzliches Pfandrecht der Lagerhaus-Unternehmung.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat während der Dauer der Einlagerung ein auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare:

a) wegen der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Waare entfallenden eigenen Gebühren und

b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuern, Transport- und Erhaltungskosten oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Waare bestrittenen Vorauslagen, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in gesetzlich zulässigen (§ 12 des Lagerhaus-Gesetzes) Lagerhaus-Geschäften.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigenthümer des Lagerscheines oder eines der beiden Theile desselben nur insoweit geltend gemacht werden, als bei der Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhaus-Unternehmung an den Hinterleger in beiden Theilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist; wofern es sich um rücksichtlich dieser Waare erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhaus-Unternehmung handelt, nur insoweit, als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine im Voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit (§ 18, Z. 6, des Lagerhaus-Gesetzes) und, wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für eine Dauer von nicht mehr als einem Jahre vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines entfallen.

§ 41.

Verkauf des eingelagerten Productes durch die Lagerhaus-Verwaltung.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist nach vorher an den Hinterleger gerichteter Verständigung zum Verkaufe des eingelagerten Productes berechtigt:

1. wenn die auf bestimmte Zeit eingelagerten Producte nicht nach Ablauf der verabredeten Lagerzeit bezogen werden;
2. wenn die auf unbestimmte Zeit eingelagerten Producte nicht innerhalb eines Jahres von der Einlagerung, und wenn über die eingelagerten Producte ein Lagerschein ausgestellt ist, nicht innerhalb eines Jahres von der Ausstellung des Lagerscheines, bezogen werden;
3. wenn das eingelagerte Product vom Verderben bedroht wird (§ 33 des Gesetzes vom 28. April 1889).

Die Art der Durchführung des Verkaufes des beim öffentlichen Landes-Lagerhause in Aufbewahrung befindlichen Productes in den obenerwähnten Fällen, die Verwendung des Erlöses und das Regressrecht des Eigenthümers des Warrants bestimmen die §§ 34, 35 und 36 des obgenannten Gesetzes vom 28. April 1889.

§ 42.

Belehnen der eingelagerten Producte.

Obigen Fall ausgenommen, darf die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses weder mit Getreide, noch mit Spiritus Handel treiben, und weder auf eigene noch auf fremde Rechnung den Verkauf der eingelagerten Producte übernehmen.

Ebenso darf die Lagerhaus-Verwaltung die eingelagerten Producte weder für eigene noch fremde Rechnung irgendwie belehnen.

§ 43.

Aufbewahrung der Säcke und Fässer.

Leere Säcke und Fässer von den in das Lagerhaus eingesendeten Producten hat der Hinterleger der Waare spätestens binnen 14 Tagen zu beziehen, widrigenfalls der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses das Recht zusteht, dieselben auf Rechnung des Hinterlegers zu verkaufen.

Der Erlös wird nach Abzug der durch den Verkauf verursachten Auslagen zu Gunsten des Hinterlegers in die Bücher eingetragen.

Doch kann zwischen der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses und dem Hinterleger der Waare ein besonderes Uebereinkommen in Betreff der Aufbewahrung der leeren Säcke und Fässer gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühr bis zur Zeit des Bezuges des eingelagerten Productes getroffen werden.

§ 44.

Haftung des öffentlichen Landes-Lagerhauses.

Die Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses (d. i. das Land Galizien) haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betriebe des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entstehen sollte.

Im Falle einer Beschwerde hat die Lagerhaus-Verwaltung diese Sorgfalt nachzuweisen.

§ 45.

Die Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses haftet für ihre Beamten und andere Personen, deren sie sich bei ihren Verrichtungen bedient (§ 14 des citirten Gesetzes vom 28. April 1889).

§ 46.

Reclamationen.

Wegen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung nicht erkennbar waren, kann die Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung im Sinne des Artikels 348 des allgemeinen Handelsgesetzbuches nachgesucht worden ist und bewiesen wird, dass der Verlust, die Verminderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

Nach erfolgter Empfangnahme der Waare erlischt jeder Anspruch an das öffentliche Lagerhaus wegen Verminderung oder Beschädigung der Waare, auch dann, wenn dieselben bei der Ausfolgung aus dem Lagerhause nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind, wenn der Anspruch nicht binnen vier Wochen nach der Ausfolgung bei der Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses angemeldet worden ist.

§ 47.

Unter der Voraussetzung des § 44 des Reglements haftet das öffentliche Landes-Lagerhaus nicht für Beschädigungen und Verluste der eingelagerten Producte, welche durch Krieg, feindliche Einfälle, Aufstand und Aufruhr, öffentliche Gewaltthätigkeit oder Elementarereignisse herbeigeführt worden sind.

Unter derselben Voraussetzung haftet das öffentliche Landes-Lagerhaus nicht für jenen Abgang in der Menge des eingelagerten Productes, welcher durch das Schütten, Reinigen und Trocknen des Getreides, sowie für jenen durch den § 28 dieses Reglements festgesetzten Abgang an Spiritusmenge, der durch dessen Verflüchtigung und Calirung, sowie bei der Manipulation herbeigeführt worden ist.

§ 48.

Die Verjährung der Klagen und Einreden gegen die Lagerhaus-Unternehmung wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ausfolgung der Waare richtet sich nach den im Artikel 386 des Handelsgesetzbuches für den Spediteur gegebenen Bestimmungen. Demzufolge beginnt die Frist in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, in Ansehung der Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

Dem rechtzeitig Reclamirenden hat die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses zu bescheinigen, dass die Reclamation eingebracht worden ist. Das bei der Lagerhaus-Verwaltung eingebrachte Reclamationsbegehren ist, falls die Austragung der Angelegenheit durch das Schiedsgericht angestrebt wird, binnen acht Tagen genau in Ziffern zu formuliren und der Lagerhaus-Verwaltung schriftlich einzureichen. Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist verpflichtet, die Eingabe des Reclamirenden binnen 20 Tagen nach deren ziffermässiger Begründung zu beantworten. Sollte aber der Reclamirende die Entscheidung nicht acceptiren, so kann die Angelegenheit unter Zustimmung beider Parteien von dem Schiedsgerichte, welches nach den Bestimmungen des § 52 des vorliegenden Reglements zusammengesetzt wird, entschieden werden.

Wird die Angelegenheit unmittelbar vor dem ordentlichen Richter anhängig gemacht, so finden die Bestimmungen über diese Reclamation keine Anwendung.

§ 49.

Schiedsgericht.

Alle Streitigkeiten, welche sich zwischen der Unternehmung oder der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses einerseits und den Parteien andererseits ergeben, können unter Zustimmung beider Theile von einem Schiedsgerichte entschieden werden. Berufung gegen Erkenntnisse des Schiedsgerichtes sind nicht zulässig (§ 11 des citirten Gesetzes vom 28. April 1889).

§ 50.

In Fällen, wo das Gesetz die Einbringung einer Klage auf Ungiltigkeit des Schiedsspruches gestattet, muss diese Klage binnen der unerstreckbaren Frist von acht Tagen vom Tage der Zustellung des Schiedsspruches schriftlich eingebracht werden. Die Klage muss bei jenem ordentlichen Richter erster Instanz, welcher zur Entscheidung in der Hauptsache berufen wäre, eingebracht werden. Die bei Gericht überreichte Klage muss mit der Unterschrift eines Advocaten versehen sein.

§ 51.

Durch die Erhebung der Klage auf Ungiltigkeit eines Schiedsspruches wird die Execution desselben nicht gehemmt.

§ 52.

Beide Parteien haben binnen acht Tagen vom Tage der von einer von ihnen in Zahlen formulirten und der anderen Partei mitgetheilten oder von beiden in derselben Weise erhobenen Entschädigungsansprüche schriftlich zu erklären, ob sie sich einem Schiedsgerichte unterwerfen oder nicht, und wenn beide das erstere wählen, innerhalb von acht Tagen nach Eingang der Erklärung des letzten ihre Schiedsrichter zu wählen (§ 53 des Reglements) und der Gegenpartei namhaft machen. Wird innerhalb der letzteren Frist von einer Partei die Erklärung, dass der von ihr gewählte Schiedrichter die Wahl annimmt, nicht beigebracht, so geht deren Wahlrecht auf die andere Partei über.

§ 53.

Wahl und Zusammensetzung des Schiedsgerichtes.

Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern, von denen ein Mitglied von der Direction des öffentlichen Landes-Lagerhauses, das zweite von der Gegenpartei gewählt wird, und diese beiden Schiedsrichter wählen einen Obmann.

Nachdem Seitens beider streitenden Parteien innerhalb der im § 52 festgesetzten Frist die Wahl der Schiedsrichter erfolgt ist, haben die letzteren den Obmann zu wählen.

Wenn die gewählten Schiedsrichter innerhalb der folgenden acht Tage über die Wahl des Obmannes nicht einig werden, so hat ihn der Präsident der k. k. galizischen Ackerbau-Gesellschaft spätestens binnen 14 Tagen nach Zustellung der Anzeige von Seite der Schiedsrichter, dass sie über die Wahl des Obmannes nicht einig geworden sind, zu ernennen.

§ 54.

Verfahren vor dem Schiedsgerichte, Vollziehung der schiedsgerichtlichen Erkenntnisse.

Das Schiedsgericht ist an eine bestimmte Gerichts-Ordnung nicht gebunden, es verhandelt und entscheidet nach bestem Wissen und Gewissen. Das Schiedsgericht ist berechtigt, auch auf den durch die unterliegende Partei zu leistenden Ersatz der Baarauslagen und anderer Kosten, insbesondere der Stempelgebühren, zu erkennen.

Das Schiedsgericht hat seinem Erkenntnisse eine kurze Begründung beizugeben.

Die Vollziehung der schiedsrichterlichen Erkenntnisse ist bei dem ordentlichen Richter erster Instanz, welcher zur Entscheidung in der Streitsache berufen wäre, anzusuchen.

§ 55.

Statistische Ausweise.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses verfasst und veröffentlicht 30 Tage nach dem Rechnungsabschlusse eines jeden Jahres im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ und in der ämtlichen „Lemberger Zeitung“ einen Jahresbericht, und alle Monate statistische Ausweise über die Bewegung und den Stand der im öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerten Producte und über die aus- und zurückgestellten Lagerscheine (§ 10 des citirten Gesetzes vom 28. April 1889).

§ 56.

Schlussbestimmungen.

Der Hinterleger unterwirft sich durch die Einlagerung der Producte im öffentlichen Landes-Lagerhause den Bestimmungen dieses Reglements, sowie den Vorschriften der den Anhang und integrirenden Theil desselben bildenden Lagerhaus-Ordnung und des in der vom Gesetze vorgeschriebenen Art und Weise kundgemachten Tarifes.

§ 57.

Beschwerden über die Lagerhaus-Verwaltung und deren Organe sind an den Landesausschuss des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau zu richten.

§ 58.

Sowohl das Reglement des öffentlichen Landes-Lagerhauses, als auch der Gebührentarif und allenfallsige Aenderungen in denselben werden in der durch das Gesetz vom 28. April 1889 bestimmten Weise im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenhahnen und Schiffahrt" und in der ämtlichen „Lemberger Zeitung" veröffentlicht und zugleich mit der Bekanntgabe der Lagerhaus-Ordnung im Lagerhause an einer allgemein zugänglichen Stelle angeschlagen.

Lagerhaus-Ordnung

des öffentlichen Landes-Lagerhauses für Getreide und Spiritus in Lemberg.

1. Die Uebernahme der Producte in das Lagerhaus und ihre Ausfolgung aus demselben findet mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen täglich, und zwar Vormittags von 9 bis 12 Uhr das ganze Jahr hindurch, Nachmittags hingegen in der Zeit vom 1. October bis Ende März von 2 bis 4 Uhr, und in der Zeit vom 1. April bis Ende September von 3 bis 6 Uhr statt.
2. In den im obigen Paragraphe festgesetzten Stunden wird den hiezu Berechtigten gestattet, die eingelagerten Producte zu besichtigen und Muster zu entnehmen.
3. Die Amtsstunden in den Bureaux sind für die Parteien dieselben, wie die oben im § 1 für die Auf- und Abgabe der Producte festgesetzten, die Bureaustunden für die Beamten und die Arbeitsstunden für das Dienstpersonale, ausser den oben festgesetzten Amtsstunden, werden von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses nach Massgabe des Bedarfes bestimmt.
4. Fremden ist der Eintritt in die Magazine des öffentlichen Landes-Lagerhauses untersagt.

   Den Hinterlegenden und Uebernehmenden ist der Eintritt in die Magazine nur dann gestattet, wenn sie Producte einlagern, zurücknehmen, oder wenn sie das Recht der Besichtigung der eingelagerten Producte oder der Musterentnahme erlangt haben.
5. Die Bewilligung zur Besichtigung der Producte im Lager oder zur Musterentnahme innerhalb der Amtsstunden ertheilt der Director des Lagerhauses, und zwar dem Eigenthümer des Empfangs- bezüglich Lagerscheines für Beides und dem Besitzer des Warrants nur für die Besichtigung.
6. Die Verabreichung von Geschenken oder Trinkgeldern an die Magazins-Bediensteten und Arbeiter von Seite derjenigen, welche Producte hinterlegen oder zurücknehmen, ist strenge untersagt.
7. Der Austritt aus dem Landes-Lagerhause mit irgend welchen Proben, Packeten, Säcken u. dgl. ist ohne eine von der Direction des öffentlichen Landes-Lagerhauses ausgestellte Legitimation untersagt.
8. Das Tabakrauchen in den Magazinen, auf den Vorhöfen und im ganzen Bereiche des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist verboten.

   Die bei dem Lagerhause angestellten Verwaltungs-Beamten dürfen nur in dem Verwaltungs-Gebäude rauchen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Rollbahnverbindung zwischen der Station Liebenau und dem Ziegelofen der Firma Schneuder und Maschak.) Auf Grund der am 25. September v. J. abgehaltenen Localcommission wurde das Project, betreffend die Herstellung einer schmalspurigen Rollbahnverbindung zwischen der Station Liebenau und dem nahen Ziegelofen der Firma Schneuder und Maschak zur Ausführung genehmigt. [25. Jänner, Z. 48.961 ex 1889.]

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Hadersdorf-Sigmundsherberg im Staatsbetriebe: Postgebäude in Sigmundsherberg.) Für die Herstellung eines Postgebäudes in der Endstation Sigmundsherberg der Localbahn Hadersdorf - Sigmundsherberg wurde die Baubewilligung ertheilt. [23. Jänner, Z. 46.415 ex 1889.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Duby-Kladno: Abtragung des zum Leyerschachte führenden Ladegeleises.) Die zum Leyerschachte der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft führende Schleppbahn in der Strecke Duby-Kladno wird gänzlich aufgelassen und ist die Abtragung des noch bestehenden Ladegeleises genehmigt worden. [5. Jänner, Z. 53.676 ex 1889.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Eisenbahnen im ungarisch-croatischen Küstenlande. (Realisirungs-Bestrebungen.) Das Mitglied der Agramer Handels- und Gewerbekammer Elias Gutesa stellte in der jüngst abgehaltenen Plenarsitzung der Kammer den Antrag, diese möge sich an geeigneter Stelle für den Bau einer von der Station Ogulin der Linie Zákány-Agram-Fiume abzweigenden und diese mit Ueberschreitung des Kapela-Gebirgszuges und weiterhin des Velebit in der Endstation Knin mit der Linie Spalato-Knin verbindenden Eisenbahnlinie verwenden. Der Proponent hob zu Gunsten des Projectes hervor, dass diese die einzig denkbare Linie sei, welche das Küstenland der Stefanskrone seiner ganzen Länge nach durchschneidet, die Anlage von Zweiglinien zu allen Hafenplätzen des Littorale gestattet und eine directe Verbindung Dalmatiens mit den Linien des ungarischen Eisenbahnnetzes herzustellen vermag. Andererseits soll das von der Handelskammer von Zengg proponirte Project einer vom Zengger Hafen ausgehenden, über Otocac, Vratnik nach Bihac führenden Bahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129 ex 1889), wie aus Budapest berichtet wird, insoferne mehr Aussicht auf Realisirung haben, als es mit geringeren Kosten verbunden ist und ausserdem den Vortheil bietet, den nordwestlichen Theil des Occupationslandes auf dem möglich kürzesten Wege mit der See zu verbinden.

Projectirte Localbahn Szentes — Hód - Mezö - Vásárhely — Makó. (Beitragsleistung.) Zur Ermöglichung des Baues der von der Endstation Szentes der Localbahn Szolnok—Kun-Szent-Márton-Szentes aus projectirten, diese in der Station Hod-Mezö-Vásárhely mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein)-Eszék-Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ferners von dort aus in der Station Makó mit der Linie Szeged-Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Bahnen verbindenden Localbahn Szentes—Hód-Mezö-Vásárhely—Makó (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 und 152 ex 1889) haben die Gemeinde Mindszent 100.000 fl., die Gemeinde Szeg 30.000 fl. und die Stadt Hód-Mezö-Vásárhely 50.000 fl. als Beitragsleistung votirt. Des Ferneren hat Obergespan Michael Zsilinsky ein gemeinsames Vorgehen der Tenyöer, Szenteser und Vásárhelyer Interessenten eingeleitet und wird aus diesem Anlasse demnächst eine gemeinsame Conferenz der verschiedenen Interessentengruppen stattfinden, von welcher die Votirung des zum Ausbau der Bahn geforderten Beitrages umsomehr zu gewärtigen ist, als, der Mittheilung des Obergespans

zufolge, der Handelsminister die Gewährung einer ausgiebigen Unterstützung von Seite des Staates zusagte, nachdem durch Realisirung dieser Bahn eine im Interesse der Verkehrspolitik gelegene Verbindung mehrerer wichtiger Verkehrslinien erzielt würde.

Projectirte Localbahn Szolnok - Félegyháza. (Beitragsleistung.) Das Municipium des Jász-Nagykun-Szolnoker Comitates hat für den Bau der von der Station Szolnok der Linie Budapest-Semlin-Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus projectirten und diese über Tószek, Jász-Karajeno, Uj-Kecske und Alpár in der Station Félegyháza mit der Linie Wien-Marchegg-Budapest-Orsova-Verciorova der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft verbindenden Localbahn Szolnok-Félegyháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1889, Vorconcession Post 4) einen Beitrag von 50.000 fl. votirt. In einer demnächst abzuhaltenden Versammlung von Privatinteressenten soll die Beitragsleistung dieser zur ferneren Unterstützung des Projectes berathen werden.

Localbahn Debreczen — Füzes - Abony. (Baufortschritte.) Der von der Budapester Bauunternehmung Mandel, Hoffmann und Ghetto unter Leitung des Ingenieurs Hoffmann geführte Bau der Localbahn Debreczen—Füzes-Abony (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138 ex 1889) macht entsprechende Fortschritte. Die Erdarbeiten, welche nahezu auf der ganzen Linie in Angriff genommen wurden, sind zwischen Debreczen und Balmay-Ujváros, ferners Poroszló und Füzes-Abony bereits soweit vorgeschritten, dass die Legung der Schienen demnächst beginnen wird. Zur Fundirung der Theissbrücke, deren Eisenconstruction von der kgl. ungar. Staats-Maschinenfabrik angefertigt wird, sind bei Tisza-Füred Sondirungen vorgenommen worden, welche aber des hohen Wasserstandes wegen eingestellt werden mussten.

Budapester Strassenbahnen. (Legung eines zweiten Geleises.) Die Budapester hauptstädtische Municipalbehörde hat, vorbehaltlich der Genehmigung von Seite des Municipal-Ausschusses, das Gesuch der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft um die Bewilligung zur Legung eines zweiten Geleises auf der Betriebsstrecke vom Bahnhofe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis Uj-Pest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) im zustimmenden Sinne mit dem Bemerken erledigt, dass, im Falle der Regulirung der äusseren Waitznerstrasse, die Gesellschaft die Geleise auf eigene Kosten auf das neue Strassenniveau zu bringen haben wird.

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Fahrpreis-Bestimmung für eine Zweiglinie.) Die Budapester Municipalbehörde hat, vorbehaltlich der Genehmigung von Seite des Municipal-Ausschusses, die von der Budapester Stadtbahn-Unternehmung beantragten Fahrpreise für die von der Ringstrassenlinie abzweigende, über die äussere Königsstrasse, Stadtwäldchen-Allee und Arenastrasse bis an das äusserste Ende des Stadtwäldchens zu führende neue Betriebslinie gutgeheissen. Der Fahrpreis für die neue Linie wurde mit 6 kr., jener der Umsteigkarten in beiden Richtungen der Ringstrassenbahn mit 8 kr., ferners für Kinderkarten in denselben Relationen mit 4 und 6 kr. bemessen.

Fahrtaxen von und nach den Stationen der Budapester Verkehrsanstalten im hauptstädtischen Polizeirayon. (Projectirte Regulirung.) Der Budapester Oberstadthauptmann Török hat der hauptstädtischen Communalbehörde Vorschläge behufs Vereinfachung und Verwohlfeilung der Fiaker- und Einspännertaxen gemacht. Bezüglich dieser ist besonders jene Rubrik hervorzuheben, welche die Fahrten zwischen den Bahnhöfen und Dampfschiff-Landungsplätzen und den im hauptstädtischen Polizeirayon gelegenen Intra- und Extravillanbezirken, den Vororten, wie Uj-Pest, Steinbruch etc., behandelt. Dem Vorschlage des Oberstadthauptmannes zufolge, variiren in diesen Relationen die Preise innerhalb der neun Stadt- und den an diese angrenzenden Extravillanbezirken bei Fiakern zwischen 1 fl. und 2 fl. (weiteste Entfernung), bei Einspännern zwischen 70 kr. und 1·20 fl. (weiteste Entfernung). Für Fahrten im Bereiche der Intravillans nach der Zeit sind als Grundtaxen für die effective Fahrzeit, und zwar für Fiaker 80 kr. für die erste halbe Stunde und 25 kr. für jede weitere Viertelstunde; für Einspänner 50 kr. für die erste halbe Stunde und 20 kr. für jede weitere Viertelstunde, so auch im entsprechenden Verhältnisse für Fahrten ausserhalb der Stadt und nach speciell bezeichneten Oertlichkeiten, als dem Wettrennplatz, Schwabenberg etc., beantragt.

Localbahn Kaschau-Torna. (Constituirende Generalversammlung.) Am 12. Jänner fand unter Vorsitz des Reichstags-Abgeordneten Dr. Aurel Münnich die constituirende Generalversammlung der Localbahn-Actiengesellschaft Kaschau - Torna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 und 9) statt. Das Capital der Gesellschaft beträgt 1,344.900 fl. Das Schienenmateriale wurde vom Diósgyörer Schienenwalzwerke der kgl. Ungarischen Staatsbahnen beigestellt, welch letztere auch den Betrieb der Bahn übernehmen werden.

Ausland.

Schweiz. (Legung des zweiten Geleises auf den Strecken Faido - Biasca und Erstfeld - Göschenen der Gotthardbahn.) Der Bundesrath hat die Erklärung der Direction der Gotthardbahn, dass sie bereit sei, in Abänderung des ursprünglichen Bauprogramms die Legung des zweiten Geleises auf den Strecken Faido-Biasca und Erstfeld-Göschenen bis zum 1. October 1893 fertig zu stellen, zur Kenntniss genommen und in Folge dessen die Herausgabe der bei der eidg. Staatscasse liegenden Caution im beiläufigen Betrage von $4^1/_2$ Millionen Francs behufs Deckung der Baukosten des zweiten Geleises bewilligt.

— (Enthebung von der Verpflichtung einiger Eisenbahn - Gesellschaften zur Einreichung besonderer Ertragsberechnungen.) Laut Bundesrathsbeschluss vom 21. Juli 1888 ist der Bundesrath bereit, mit den Gesellschaften darüber zu unterhandeln, ob nicht einzelne oder alle Concessionen einer Gesellschaft mit der Wirkung zusammengelegt, oder andere Vereinbarungen getroffen werden können, dass die besonderen Ertragsberechnungen entfallen. Von diesem Anerbieten haben die Verwaltungen der Emmenthalbahn, Bulle-Romont-Bahn und Riggi-Scheidegg-Bahn in der Weise Gebrauch gemacht, dass sie das bedingungslose Gesuch einreichten, von der Verpflichtung zur Einreichung besonderer Ertragsberechnungen entbunden zu werden. Andere Gesellschaften sind mit dem Eisenbahn-Departement in Unterhandlung getreten, um die Angelegenheit auf dem Wege gegenseitiger Vereinbarung zu ordnen. Eine Einigung konnte bis jetzt nur mit der Verwaltung der Jura-Bern-Luzern-Bahn erzielt werden. Mit den übrigen Unternehmungen sind die Verhandlungen noch in der Schwebe. Ueber den diesfalls vorliegenden Bericht des Eisenbahn-Departements hat der Bundesrath beschlossen:

1. Die Gesellschaften der Emmenthalbahn, Seethalbahn, Tössthalbahn, Toggenburger Bahn, Bulle-Romont-Bahn, Rigi-Scheidegg-Bahn werden von der Verpflichtung zur Einreichung der im Bundesrathsbeschluss vom 21. Juli 1888 vorgesehenen, besonderen Ertragsberechnungen für die auf verschiedenen Concessionen beruhenden einzelnen Theilstücke der Unternehmungen entbunden.
2. Für die Ermittlung des concessionsmässigen Reinertrages werden alle Rechte vorbehalten.

Schiffahrt.

Donau. (Strudenverkehr 1889.) Im Berichtsjahre haben den Donaustruden bei Grein passirt: in der Thalfahrt 1313 Dampfer, 977 mit angehängten Schleppern, 181 Kehlheimer Plätten, Gamsen und Futterplätten, 263 Sechserinnen, Pepeleisen und Trauner, 365 Tiroler und Salzburger Plätten, 41 beladene kleine Fahrzeuge, 60 unbeladene Flösse, 750 Flösse mit Brenn- und Bauholz, 126 Flösse mit verschiedener Ladung. In der Bergfahrt als sogenannte Gegenzüge fuhren durch: 1327 Dampfer, 1001 Dampfer mit angehängten beladenen Schleppern, 188 Dampfer mit leeren Fahrzeugen im Schlepptau, 33 Pferdezüge.

England. (Ergebniss der Merantil Steamship Comp. L.) Das Ergebniss dieser Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1889 ist mit Rücksicht auf die Verhältnisse des Oesterr.-ungar. Lloyd für uns umso interessanter, weil diese Gesellschaft keine Subvention bezieht, keine regelmässigen Fahrten unterhält und nur im zwanglosen Mercantildienst eine Dividende von 20 pCt. ins Verdienen bringen konnte. Bei 53 im Jahre 1889 vollführten Reisen betrugen die Brutto-Einnahmen 232.676 £, die Betriebsausgaben 138.802 £, die Kosten der Versicherung 17.735 £. Nach Abzug aller Spesen und einschliesslich eines Saldo vom Vorjahre per 3059 £ beträgt der Reingewinn 74.418 £ oder 1404 £ per Reise. 30.000 £ wurden dem Abschreibungsfond überwiesen und 40.000 £, d. i. 20 sh.

per Actie vertheilt. Die Actien, mit 5 £ volleingezahlt, notiren $8^{1}/_{2}$—$9^{1}/_{8}$ £. Die vom Assecuranzfonde jenen Capitänen, welchen das Jahr hindurch keine Unfälle begegneten, gewährten Prämien, wurden vielfach in Anspruch genommen und bewährte sich dieses beachtenswerthe System vollkommen. Die Flotte der Gesellschaft ist in sehr gutem Zustande und besteht einschliesslich der im verflossenen Jahre erworbenen drei neuen Stahldampfer mit Triple-Expansion aus 16 Schiffen mit 31.549 Brutto-Tonnen und 3235 nom. Pferdekraft. Selbst die reich subventionirten englischen Schiffahrts-Gesellschaften, die freilich durch den Vertrag an gewisse Bedingungen geknüpft sind und die sich ergebenden Conjuncturen nicht so ausnützen können, haben keine so günstige Bilanz aufzuweisen.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

18. Februar, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

19. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta", Capitän G. Doncich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

20. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Malta", Capitän V. Cattarinich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

20. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän P. Covacich, nach Venedig.

21. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Fiume", Capitän G. Vitaglich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

22. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe", Capitän G. Sabadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

22. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

Levante-Dienst.

18. Februar, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Apollo", Capitän A. Florio, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna und Costanza (Kustendje).

20. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Argo", Capitän R. Mayer, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.

21. „ zu Mittag, Dampfer „Euterpe", Capitän A. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beirutti, Larnaca, Limassol und Rodi.

22. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Elektra", Capitän A. Lussich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. März, um 4 Uhr Nachm., Dampfer „Amphitrite", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Constituirende Generalversammlung.) Bei der am 8. Februar abgehaltenen constituirenden Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha" wurden die Herren: Dr. Franz Böhm, k. k. Notar in Auscha, Gustav Gerhardt, Vertreter der Eisenbahn-Rentenbank in Budapest, Dr. Gustav Robert Gross, k. k. Hofrath und General-Director der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Anton Melzer, Verwaltungsrath der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn, Julius Ritter Leon von Wernburg, k. k. Commercialrath, Dr. Carl Sulzbach, Bankier in Frankfurt a/M. und August Fleischmann, Oberingenieur in Wien, als Mitglieder in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath gewählt. [H.-M.-Z. 6446.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Betriebslängen der den Vereinsbahnen am 1. Jänner 1890 unterstellten Strecken.) Am Schlusse des verflossenen Jahres betrug — wie die „Z. d. V. D. E.-V." meldet — die Zahl der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahnverwaltungen 80, und zwar:

a) 45 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 24 Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen,
c) 5 Niederländische Verwaltungen,
d) 1 Luxemburgische Verwaltung,
e) 3 Belgische Verwaltungen,
f) 1 Rumänische Verwaltung und
g) 1 Polnisch-Russische Verwaltung (die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene normalspurige Secundärbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 252·33 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der vorstehend unter a—g aufgeführten Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 72.799·601 km.

Hievon kommen auf:

1. a) Preussische Eisenbahnverwaltungen	24.004·88 km	
b) Bayerische Eisenbahnverwaltungen	4·657·73 „	
c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen	2.544·199 „	
d) Württembergische Eisenbahnverwaltungen	1·585·90 „	
e) Badische Eisenbahnverwaltungen	1.383·41 „	
f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen	1.521·32 „	
g) auf die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen deutschen Mittel- und Kleinstaaten	5·032·01 „	
die Deutschen Verwaltungen zusammen		40.729·449 km
2. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen		25.553·154 „
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		101·48 „
4. Niederländische Verwaltungen		2.681·398 „
5. Luxemburgische Verwaltungen		160·58 „
6. Belgische Verwaltungen		699·08 „
7. Rumänische Verwaltungen		2·380·91 „
8. Russisch-Polnische Verwaltungen		493·55 „
Gesammt-Betriebslänge		72.799·601 km

Da der Verein in das Jahr 1889 mit einer Länge von 71.053·92 km Eisbenbahnen eingetreten ist, so ist im verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1.745·681 km gewachsen.

An dem Zuwachs des letzten Jahres sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen	mit 924·909 km	oder 52·98%
„ Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen	„ 727·304 „	„ 41·66%
„ Niederländischen und Luxemburgischen Verwaltungen	„ 20·398 „	„ 1·17%
„ Belgischen, Rumänischen und Russisch-Polnischen Verwaltungen	„ 73·07 „	„ 4·19%

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 25 (Neuhaldensleber Eisenbahn) und Nr. 45 (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen) neu, sowie zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen den XVI. Nachtrag herausgegeben. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 25 und 45 werden die im November 1887, bezw. Juli 1885 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer, nebst den zu letzterem gehörigen Nachträgen 1—5, aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Kilometerzeiger Nr. 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen), Nr. 4a (Braunschweigische Landeseisenhahn), Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg) neu, zu dem Kilometerzeiger Nr. 54 (kgl. Württembergische Staatseisenbahnen) der II., zu Nr. 45 (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen) der III., zu Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg) der IV., zu Nr. 40 (kgl. Eisenbahn-Direction — linksrheinische — zu Köln) der XI. und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der IX. Nachtrag herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 4, 4a und 42 werden die im December 1883, bezw. Juni 1889 und Juni 1886 ausgegebenen Kilometerzeiger unter gleicher Nummer nebst den zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Hefte 1 und 2 zu Theil III des Verbands-Gütertarifes.

Im Nachhange zu der in der Nummer 14 dieses Blattes vom 14. Februar 1890 auf Seite 269 enthaltenen Kundmachung wird bekannt gegeben, dass die am 1. März 1890 in Kraft tretenden Hefte 1 und 2 zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes von den betheiligten Verwaltungen, sowie vom Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien zu folgenden Preisen zu beziehen sind:

Heft 1 zum Preise von 60 Kreuzern österr. Währ.
„ 2 „ „ „ 1 Gulden „ „

Gleichzeitig wird aufmerksam gemacht, dass die Frachtsätze der neuen Tarife sich im gegebenen Falle je nach dem Stande der österreichischen Währung um die aus den Zuschlagstabellen zu ersehenden Beträge erhöhen. Vom Einführungstage werden bis auf Weiteres die Frachtsätze mit Zuschlägen nach Zuschlagstabelle C angewendet.

Wien, am 13. Februar 1890. [119]

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Galizisch-Rumänischer Holzverkehr.

Neuer Ausnahmetarif.

Mit 1. April 1890 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Nutzholz und Schwellen von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (galizische Linien) nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen zur Einführung.

Durch diesen Ausnahmetarif wird der bisherige Tarif vom 1. Juni 1888 nebst Nachtrag I ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und im Auskunftsbureau der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, I., Johannesgasse 29, erhältlich.

Wien, am 15. Februar 1890. [120]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Prolongation von Tarifen.

Bezugnehmend auf die Verlautbarung in Nr. 6 dieses Blattes vom 16. Jänner 1890 (Seite 127, Pos. 40) wird zur Kenntniss gebracht, dass die neuen Verbandstarife Theil V, 1. und 2. Heft, erst am 1. April 1890 in Kraft treten und bis zu diesem Zeitpunkte die bestehenden gleichnamigen Tarife vom 1. November 1884, sowie der Ausnahmetarif für Wein etc. von Stationen der Tiroler Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Stationen der schweizerischen Bahnen, giltig vom 15. März 1881, noch in Wirksamkeit verbleiben.

Wien, am 14. Februar 1890. [121]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Neuer Tarif.

Unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. October 1888 gelangt ab 1. März 1890 ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen norddeutschen Stationen einerseits und österreichischen sowie bayerischen Stationen andererseits über Eger, Hof und Probstzella zur Einführung.

Wien, am 12. Februar 1890. [122]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des Nachtrages III zum Local-Personentarife.

Am 1. März 1890 tritt der Nachtrag III zu den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden auf den Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Mai 1887 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen, bezw. Ergänzungen des Haupttarifes, sowie der Nachträge I und II,
2. Neue Fahrbegünstigungen für Arbeiter,
3. Stationstarife für ermässigte Tourbillets,
4. Neue, bezw. geänderte Fahrpreise für Tour- und Retourbillets, und
5. Kilometerzeiger für die demnächst zur Eröffnung gelangende Station Rossitz.

Exemplare dieses Nachtrages liegen sowohl bei der General-Direction der Oesterr. Nordwestbahn, als auch in allen gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht, bezw. bei ersterer auch zum Verkaufe bereit.

Wien, am 13. Februar 1890. [123]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Ausdehnung der Giltigkeitsdauer von Tour- und Retourkarten.

Ab 1. März 1890 wird die Giltigkeitsdauer der zwischen Stationen der vorgenannten Bahnen bestehenden dreitägigen Tour- und Retourkarten auf 8 Tage verlängert, und werden Sonn- und Feiertage bei Berechnung der Giltigkeitsdauer mitgezählt.

Wien, am 15. Februar 1890. [124]

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Aussig-Landungsplatz.

Nachtrag V zum Tarife.

Mit 1. April 1890 tritt der Nachtrag V zum Elbe-Umschlagstarife Westösterreich-Aussig-Landungsplatz vom 15. Mai 1888 in Kraft; derselbe enthält Aenderungen der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die gefertigte Direction zu beziehen.

Teplitz, am 15. Februar 1890. [125]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
601	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlen-Fabrikate, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Den in Post-Nr. 5 des Verzeichnisses der Acquisitions-Provisionen*) namhaft gemachten: Oesterr. Stationen	Deutschen Stationen	Erfüllung der Bedingungen, welche in dem Verzeichnisse der Acquisitions-Provisionen*) angeführt sind	Vom 15. Februar 1890 bis 30. Juni 1890	Nachtrag VI — giltig vom 15. Febr. 1890 — zum Tarife für den Rhein- u. Main-Umschlags-Verk. vom 1./10 1886			Acquisitions-Provisionen: Mark 4 pro Wagenladung von mindestens 10000 kg	Im Rückvergütungswege	Siehe das Verzeichnis der Acquisitions-Provisionen*)	*) Das Verzeichniss der Acquisitions-Provisionen wurde in Nr. 152 ex 1889 dieses Blattes unter fortlaufender Nummer 3550 publicirt
				Den in Post-Nr. 23 des Verzeichnisses der Acquisitions-Provisionen*) namhaft gemachten: Rumänischen Stationen	Oesterr. Stationen, sowie Lindau (österr. und bayerisch)			Tarif vom 1. Februar 1890 für den Güter-Verkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg			Francs 5 pro Wagenladung von mindestens 10000 kg			
				Den in Post-Nr. 1, 2, 6 und 7 namhaft gemachten: Oesterr.-ungar. Stationen	a) Bayerischen Stationen Asch, Haslau und Franzensbad b) Bayerischen Stationen, exclus. Asch, Franzensbad. Haslau, Kufstein und Lindau		1. März 1890 bis 30. Juni 1890	Tarif-Theil III, Heft 1 und 2 — giltig vom 1. März 1890 — für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband			ad a) fl. 2 ö. W. pro Wagenladung von mindestens 10000 kg ad b) Mark 4 pro Wagenladung von mindestens 10000 kg			
602	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz etc. des Ausnahmetarifes 6 a und b des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandstarifes	Zwischen Linz	und Chemnitz	Der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 a und b im Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbands-Verkehr bestehenden Vorschriften	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	Mark a 1·38, b 1·15	Keine Frachtsätze	Im Kartirungswege		Nebigen Frachtsätzen sind derzeit bei a) Mark 0·02, bei b) Mark 0·01 pro 100 kg zuzurechnen
					Hainsberg					a 1·35, b 1·13				
					Leipzig Bayer. und Dresdner Bahnhof					a 1·56, b 1·25				
					Lugau					a 1·46, b 1·18				
					Nossen					a 1.33, b 1·11				
					Zwickau					a 1·35, b 1·10				
603	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk	Rosenthal-Graupen	a) Bodenbach b) Komotau	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	kr. a) 13·6, b) 16·5	kr. a) 13·2, b) 14·4	kr. a) 0·4, b) 2·1	Im Kartirungswege		
				Teplitz-Waldthor					a) 14·9, b) 15·5	a) 13·2, b) 13·6	a) 1·7, b) 1·9			
				Kosten					a) 16 0, b) 14·4	a) 13·2, b) 12·2	a) 2·8, b) 2·2			
				Dux-Liptitz					a) 18·1, b) 13·6	a) 13·2, b) 11·1	a) 4·9, b) 2 5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg) a)	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg) b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
604	Eisenbahn Wien-Aspang		Weinstecken	Aspang	Wr.-Neustadt	a) bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen Die Transporte, welche zu den Frachtsätzen ad b abgefertigt werden, sind von den Parteien selbst zu verladen; die Abladung hat in allen Fällen von Bahnorganen ohne Aufrechnung einer Ausladegebühr vorgenommen zu werden. Die Auf- und Ablegegebühr wird nur dann erhoben, wenn eine Auf- oder Ablegung von den Parteien ausdrücklich verlangt wird	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	kr. 13·0	kr. 13·0	Verschieden	Kartirung		
					Tattendorf					19·0	18·0				
					Oberwaltersdorf					21·0	20·0				
					Traiskirchen					26·0	25·0				
					Biedermannsdorf					31·0	29·0				
				Edlitz	Wr.-Neustadt					13·0	13·0				
					Tattendorf					19·0	18·0				
					Oberwaltersdorf					21·0	20·0				
					Traiskirchen					23·0	22·0				
					Biedermannsdorf					25·0	24·0				
				Scheibling-kirchen	Wr.-Neustadt					9·0	9·0				
					Tattendorf					16·0	15·0				
					Oberwaltersdorf					18·0	17·0				
					Traiskirchen					21·0	20·0				
					Biedermannsdorf					23·0	22·0				
				Seebenstein und Pitten	Wr.-Neustadt					9·0	8·0				
					Tattendorf					16·0	15·0				
					Oberwaltersdorf					17·0	16·5				
					Traiskirchen					20·0	19·0				
					Biedermannsdorf					22·0	20·0				
				Erlach	Wr.-Neustadt					7·0	7·0				
					Tattendorf					13·5	13·5				
					Oberwaltersdorf					14·5	14·5				
					Traiskirchen					17·0	17·0				
					Biedermannsdorf					18·5	18·5				
				Kl.-Wolkersdorf	Wr.-Neustadt					6·0	6·0				
					Tattendorf					12·5	12·5				
					Oberwaltersdorf					13·5	13·5				
					Traiskirchen					15·0	15·0				
					Biedermannsdorf					17·5	17·5				
605	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Feuerfeste Steine (Chamottesteine)	Třemošna	Salgo-Tarjan	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif bezw. Oesterr.-ungar. Verbandtarif	Keine directen Frachtsätze	kr. 123·7			Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, längstens bis 31. März 1891	Routenvorschrift auf den bezügl. Frachtbriefen ist nicht zulässig
					Ózd					137·4					
					Zólyom-Brezó					123·7					
606	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Melasse u. Osmosé-Wasser	Brünn St.E.G. loco u. transit	Prag St.E.G.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif bezw. österr. Eisenbahn-Verbandstarif	kr. 53·4	kr. 47·5		kr. 5·9	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1891	Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Olmütz St.E.G. loco u. transit	Prag St.E.G. od. Oe.N.W.				54·6	49·4		5·2			
				Gram.-Neusiedl loco u. transit	Prag St.E.G. od. Oe.N.W. oder K.F.J.B.				67·4	59·1		8·3			
				Bruck a. L. trans.					74·2	61·0		13·2			
607	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Paraffinschuppen	Krakau transito	Eigenen Stationen loco und transito	Aufgabe in ganzen Wagenladungen à 10 t im Verkehre via Laube nach Galizien mit directe nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Unterlassung einer Routenvorschrift in denselben	Bis auf Weiteres, spätestens auf Jahresfrist	Elbeumschlagverkehr Galizien-Laube vom 1. März 1886	Verschieden	Frachtberechnung nach Tarifclasse B des eigenen Localtarifes Theil II vom 15. September 1886		Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Refactie-Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage quartalweise, spätestens 3 Monate nach Ablauf der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses erfolgen muss.	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
608	**Galizischen Carl Ludwig-Bahn**	Localbahnen Dembica-Rozwadów und Jaroslau-Sokal	H a d e r n	hierseitigen Stationen und den jeweiligen Durchlauf auf der eigenen Bahn	G r ó d e k	Bei Aufgabe der Transporte in Ladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief | ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen | Directe Aufgabe der Sendungen im Verkehre von Stationen der Nachbarbahnen und Unterlassung einer Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, spätestens Ende 1890	Localtarif, bezw. in Betracht kommende Gemeinschaftsverkehre	Localtarif, bezw. Antheil der Carl Ludwig-Bahn aus den Frachtsätzen der respectiven Gemeinschaftsverkehre	Frachtberechnung nach Tarifclasse B | C des eigenen Localtarifes, Theil II, vom 15. September 1886 und rücksichtlich der Localbahnen vom 1. Februar 1889 bezw. vom 1. März 1889	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen quartalweise Vorlage der auf den Refactie-Reclamanten als Versender und Empfänger lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, spätestens Ende März 1891	

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Die Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 14 vom 4. Februar 1890, Post 483, ist dahin zu ergänzen, dass **das Auf- und Abladen im Sinne der Bestimmungen der Tarif-Serie XIII Seitens der Partei zu besorgen ist.**

Oesterr.-ungar. Lloyd.

Export-Tarif ab Triest und Fiume nach italienischen und levantinischen Häfen

giltig vom 1. Jänner 1887 ab.

Von Triest oder Fiume nach	Frachtsätze für: Güter der Classe A, für je 100 Kilo Gewicht		Güter der Classe B, für je 100 Kilo Gewicht		Güter der Classe C, für je 100 Kilo Gewicht		Werthe für je 100 fl.		Ein Packet oder kleines Collo	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.		
I. Lloyd-Dienst:									Bis zum Gewichte von 15 kg 30%, von 15 bis 50 kg 50% des Frachtsatzes für Güter, mit Rücksicht auf die Classe derselben. Minimalfracht 20 kr.	
Ancona	—	40	—	60	—	80	—	20		
Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	—	20		
Sti. Quaranta, Pargo, Sta. Maura, Prevesa, Argostoli, Zante, Cerigo, Piräus, Syra, Scio, Catacolo, Patras, Calamata	—	80	1	20	1	60	—	20		
Insel Candien, Smyrna, Cesmè, Volo, Metelino, Tenedos, Leros, Alexandrien, Constantinopel, Dardanellen, Gallipoli, Rhodus, Lagos, Salonich, Orphano, Cavalla, Dedeagh	—	90	1	35	1	80	—	25		
Varna, Port Said, Ineboli, Kustendje	1	—	1	50	2	—	—	30		
Jaffa, Cypern, Odessa, Samsun, Sulina, Beyruth, Caifa, Galatz, Braila, Tulcia, Trapezunt, Kerasund, Batum	1	20	1	80	2	40	—	30		
II. Combinirter Verkehr:									Minimalfracht	
a) mit Ueberschiffung in Alexandrien:									fl.	kr.
Lattachia, Tripoli, Alessandretta, Mersina	1	70	2	25	3	—	—	50	1	—
b) mit Ueberschiffung in Constantinopel:										
Burgas	1	40	2	10	2	80	—	—	1	—
Poti	1	80	2	70	3	60	—	—	1	—

Die Frachten werden in Gold behoben.

Die Güter werden eingetheilt: In Classe **A**, wenn dieselben mehr als 10 kg per englischen Kubikfuss (353 kg per Kubikmeter) wiegen; in Classe **B**. wenn dieselben unter 10 kg per englischen Kubikfuss (353 kg per Kubikmeter), aber über 5 kg per englischen Kubikfuss (176 kg per Kubikmeter) wiegen, und endlich in Classe **C**, wenn die Güter unter 5 kg per englischen Kubikfuss (176 kg per Kubikmeter), aber über $2^1/_2$ kg per englischen Kubikfuss (88 kg per Kubikmeter) wiegen.

Für Colli, deren Gewicht 50 kg übersteigt, wird dasselbe nach Zehnern abgerundet und die Fracht zum Satze der betreffenden Waarenclasse berechnet.

Gänzlich ausgeschlossen von diesem Tarife sind jene Gegenstände, welche entweder ein bedeutendes Gewicht haben, wie Maschinen, Kessel, Waggons, Schienen etc., oder aber von ausserordentlichen Dimensionen sind, wie Hölzer, Fuhrwerke etc. etc. und auch solche, deren Volumen im Verhältniss zum Gewichte ein überaus grosses ist, wie leere Fässer und Kisten, künstliche Blumen, Strohwaaren, Möbel, nicht gepresstes Heu oder Wolle und dergleichen.

Für solche Gegenstände muss die Fracht von Fall zu Fall bestimmt werden.

Der Werthtarif findet Anwendung auf Geldsendungen, Gegenstände aus Gold oder Silber, Bijouteriewaaren und Güter, deren Werth den Betrag von Tausend Gulden pro 100 kg übersteigt.

Normal-Tarif für den directen Lloydverkehr nach Indien, China und Japan via Suez-Canal.

von Triest nach	Frachtsätze für: Waaren, weniger als $12^1/_2$ kg per engl. Kubikfuss wiegend, per 40 engl. Kubikfuss	Waaren, $12^1/_2$ kg und mehr per engl. Kubikfuss wiegend, per 1000 kg	Baarschaft und Werthe: Baarschaft	Baarschaft und Werthe: Uhren, Bijouterien, Gold- u. Silbergeräthe, Seidenwaaren	Minimal-Fracht für ein Connossement	Assecuranz-Prämien für Waaren u. Werthsachen	Assecuranz-Prämien für Werthe	Anmerkungen
	fl. Gold	fl. Gold	%	%	fl. Gold	%	%	
a) Directer Dienst:						0·30	0·16	Während des Sommers
Port Said	6·—	8·—	0·30	0·30	0·50	0·38	0·16	„ „ Winters
Suez	7·—	10·—	0·45	0·80		0·45	0·20	
Aden	8·—	12·—	0·45	0·80		0·65	0·30	
Bombay	10·—	15·—	0·45	1·—		0·75	0·30	
Colombo	13·—	19·—	0·50	1·25	3.—	0·85	0·30	
Penang	17·—	24·—	0·50	1·50		0·90	0·34	
Singapore	17·—	24·—	0·50	1·50		0·90	0·34	
Hongkong	20·—	30·—	0·75	1·50		0·95	0·40	
b) mit Ueberschiffung in Suez:								
Djeddah	14·—	20·—	1·—	1·50		0·65	0·30	
Massaua	14·—	20·—	0·95	1·30	3.—	0·70	0·30	
Hodeidah	20·—	30·—	1·50	2·50		0·80	0·30	
Suakim	15·—	22·—	0·95	1·30		0·65	0·30	
c) mit Ueberschiffung in Colombo:								
Madras, **Calcutta**	17·—	24·—	0·50	1·25	3.—	0·85	0·34	(119)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 21. **Wien, 20. Februar 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 13. Jänner 1890 *) für die Localbahn von Ischl nach Salzburg mit Abzweigung nach Steindorf.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem der Ingenieur Wilhelm Michel im Vereine mit der Bauunternehmung Stern & Hafferl in Wien die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Ischl nach Salzburg mit einer Abzweigung von Mondsee nach Steindorf gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238), sowie des Gesetzes vom 17. Juni 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 81), wie folgt, zu ertheilen:

§ 1. Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von Ischl über Strobl, St. Gilgen und Mondsee nach Salzburg zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg mit einer Abzweigung von Mondsee zur Station Steindorf der vorgenannten Staatsbahnlinie.

Die Concessionäre sind ferner berechtigt, eine von der Hauptlinie abzweigende, als Zahnradbahn auszuführende Localbahn auf den Schafberg herzustellen.

Zur Ausführung der letztbezeichneten Linie sollen die Concessionäre nur dann verpflichtet sein, sobald nach dem Erachten der Staatsverwaltung anzunehmen ist, dass die den Concessionären in Folge der Ausführung der bezüglichen Linie neu zuwachsende Capitalslast ihre Bedeckung findet in dem durch Beitragsleistungen der Interessenten oder auf sonstige Weise gesicherten Reinerträgnisse der neu hinzutretenden Bahnstrecke zuzüglich des factischen Reinerträgnisses der bereits ausgeführten Bahnstrecken, insoweit dasselbe deren Capitalslast überschreitet, wobei für Actien eine fünfpercentige Dividende einzurechnen ist.

Die Berechtigung der Concessionäre zur Ausführung der im Vorstehenden bezeichneten Linie erlischt, wenn dieselben von dieser Berechtigung innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren vom heutigen Tage an gerechnet keinen Gebrauch machen sollten. Desgleichen bleibt der Staatsverwaltung auch vor Ablauf des vorstehend festgesetzten Zeitraumes von vier Jahren das Recht vorbehalten, die Berechtigung der Concessionäre zur Ausführung der vorstehenden Bahnlinie als erloschen zu erklären und die Concession für dieselbe einem anderen Unternehmer zu ertheilen, falls die Concessionäre nicht in der Lage sein sollten, die Ausführung dieser Linie unter den von anderen Bewerbern angebotenen, von der Staatsverwaltung genehmigten Bedingungen zu übernehmen.

Zur Abgabe der bezüglichen Erklärung wird den Concessionären eine Frist von drei Monaten nach erfolgter amtlicher Mittheilung von der eventuellen anderweitigen Concessionswerbung eingeräumt werden.

*) Enthalten in dem am 13. Februar 1890 ausgegebenen VII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 15.

§ 2. Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildenden Eisenbahnen werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gezetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von fünfundzwanzig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3. Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der Theilstrecken Ischl-Strobl und Mondsee-Salzburg der im § 1 bezeichneten Eisenbahn Ischl-Salzburg sofort zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden.

Die weitere Theilstrecke Strobl-Mondsee der Eisenbahn Ischl-Salzburg ist gleichzeitig mit der Abzweigung Mondsee-Steindorf längstens binnen vier Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden.

Die fertigen Bahnstrecken sind sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer im ununterbrochenen Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung der vorstehenden Bautermine haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von zwanzigtausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

Der Bau der eventuell auszuführenden Abzweigungslinie auf den Schafberg ist längstens binnen zwei Jahren nach Ertheilung des Bauconsenses zu vollenden.

§ 4. Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

Für den Fall, als zur Anlage der concessionirten Bahnen Strecken einer Reichsstrasse in Anspruch genommen werden sollten, haben die Concessionäre sich jenen Bedingungen zu fügen, welche von der politischen Landesbehörde als Strassenverwaltung im Einvernehmen mit der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vorgezeichnet werden.

Desgleichen haben die Concessionäre, soweit zur Anlage der concessionirten Bahnen andere öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden sollten, die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5. Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238) und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852), dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6. Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit fünf Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7. Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen, und zwar nach den in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen besorgt werden.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen, ferner auf das Militär-Wachcorps für die Civilgerichte Wiens, auf die Gendarmerie, sowie auf die militärisch organisirte Finanz- und Sicherheitswache.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Dieselbe Verpflichtung zum Beitritte gilt auch bezüglich des mit den Bahngesellschaften zu Stande kommenden Uebereinkommens wegen gegenseitiger Aushilfe an Personale bei Durchführung grosser Militärtransporte und der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linien und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 60) auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8. Die Concessionäre sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahnen im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von den Bahnen benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 9. Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10. Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahnen an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, jederzeit den Betrieb der concessionirten Bahnen zu übernehmen, und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 11. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen, oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher jener Annuität gleichkommt, welche zur fünfpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.
3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer das Durchschnittserträgniss im Sinne des Abs. 1, beziehungsweise, insoferne einer der im Abs. 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.
4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu fünf Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.
   Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.
5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahnen mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 12. Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahnen (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Rerservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnen, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen, und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre bis auf Weiteres eine besondere Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852) begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 14. Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am dreizehnten Tage des Monates Jänner im Jahre des Heiles Eintausend achthundert und neunzig, Unserer Reiche im zweiundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Ischl nach Salzburg mit einer Abzweigung von Mondsee nach Steindorf.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Ischl nach Salzburg mit einer Abzweigung von Mondsee nach Steindorf ist mit einer Spurweite von 0·76 m als Localbahn mit Tag- und Nachtverkehr vorläufig für eine Maximalfahrgeschwindigkeit von 20 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Staatsverwaltung behält sich übrigens vor, nach dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung der obigen Linien für einzelne Theilstrecken noch besondere Bestimmungen hinsichtlich der daselbst einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit zu treffen.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahnen sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

2. Trasse.

Die zu erbauende circa 64 km lange Localbahn Ischl-Salzburg beginnt südlich von Ischl im Anschlusse an die currente Strecke zwischen der Station Ischl und der Haltestelle Lauffen der Salzkammergut-Bahn, umfährt nach Uebersetzung des Traun-Flusses den Markt Ischl in südwestlicher Richtung, führt dann dem Ischl-Flusse entlang nach Aigen, weiter unter Benützung der Thalsohle nach Strobl und sohin entlang dem südlichen Ufer des Aber- oder St. Wolfgang-Sees bis St. Gilgen. In ihrem weiteren Zuge führt die Trasse über den zwischen dem letztgenannten See und dem Mondsee gelegenen Gebirgszug, ferner entlang dem See über St. Lorenz zu der südlich dem Orte Mondsee anzulegenden Station. Nach dem Verlassen dieser Station nimmt die Trasse eine vorwiegend westliche Richtung und gelangt unter Berührung von Thalgau und Dachsbühel nach Eugendorf. Von hier aus führt die Trasse in südwestlicher Richtung bis zum Anschlusse an die Station Salzburg der k. k. Staatsbahnlinie Wien-Salzburg.

Die Concessionäre sind verpflichtet, über Verlangen der Regierung eine directe Verbindung zwischen der an der Abzweigung von der currenten Strecke der Salzkammergut-Bahn zu errichtenden Anlage und der bestehenden Station Ischl auszuführen.

Die circa 20 km lange Zweiglinie Mondsee-Steindorf mündet aus der vorstehend bezeichneten Station Mondsee aus und führt in nördlicher Richtung zu dem Zeller- oder Irr-See, sodann entlang dessen östlichem Ufer über Zell am Moos zum Anschlusse an die Station Steindorf der k. k. Staatsbahnlinie Wien-Salzburg.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahnen nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Errichtung, beziehungsweise Benützung der Anschlussstationen Ischl, Salzburg und Steindorf, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die andere Bahn Sorge zu tragen.

Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes, unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Anschlussbahn nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an den concessionirten Bahnen gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahnen sind eingeleisig zu erbauen und ist dementsprechend auch, insoweit nicht Strassenbenützung eintritt, die Grundeinlösung in dem erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungs- und Neigungsverhältnisse der Bahnen ist, insoferne dieselben einen eigenen Unterbaukörper besitzen, nach den Grundsätzee der von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Namens des k. k. Handelsministeriums genehmigten „Vorschriften für die Bestimmung der Bahnnivellette in Maximalneigungen und für die Anordnung der Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen“ („Centralblatt für Eisenbahnen

und Dampfschiffahrt“, Nr. 10 ex 1882) vorzugehen, beziehungsweise auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in Neigungen und Curven das Augenmerk zu richten.

Die Durchführung abnormaler Neigungen unter Anwendung des combinirten Adhäsions- und Zahnradsystems in einzelnen Theilstrecken der Linie Ischl-Salzburg, sowie die anzuwendenden Anlageverhältnisse unterliegen der speciellen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahnen massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Anwendung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Steigung in Adhäsionsstrecken 25 pro mille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahnen in denselben 2·5 pro mille nicht übersteigen darf.

Ausnahmen hievon unterliegen der speciellen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der currenten Bahn der Adhäsionsstrecken dürfen nicht unter 60 m betragen.

Der Abstand der Geleise von Mitte zu Mitte hat in den Stationen und Haltestellen bei einer Breite der Fahrbetriebsmittel, inclusive Laufbretter etc., bis zu 2·2 m, mindestens 3·5 m zu betragen. Bei Anlage von Perrons zwischen den Geleisen ist dieser Abstand auf wenigstens 4 m zu vergrössern.

Ausnahmen hievon unterliegen der speciellen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Insoweit die Bahn auf eigenem Unterbaue hergestellt wird, hat derselbe sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die in Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Bei Bahnstrecken in Krümmungen von 100 m oder weniger als 100 m Radius, sowie bei Aufdämmungen von mehr als 5 m Höhe ist eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone vorzunehmen.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Wand- oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Wand- oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·35 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens noch der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, beziehungsweise haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper seitlich der Inundirung der Flüsse ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über dem localen höchsten Wasserstande liegen.

Alle Brücken und Durchlässe ausserhalb der bestehenden Strassen sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen und muss das Brückenplanum sämmtlicher bis zur Bahnkrone reichenden und ausschliesslich nur für Bahnzwecke bestimmten Objecte auf gerader Bahn mindestens eine Breite von 3 m erhalten, falls nicht die durch Einhaltung des Lichtraumprofils oder aus Stabilitätsrücksichten gebotene Minimalentfernung der Tragwände eine grössere Planumbreite erfordert.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbau-Objecten bis zu 2 m totaler Spannweite dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen grösseren offenen Unterbau-Objecten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Bei mehrfelderigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109) zu beobachten.

Bezüglich der den diesfälligen Berechnungen zu Grunde zu legenden Verkehrslasten werden den Concessionären specielle Normen bekannt gegeben werden.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den bekannten höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung von Strassen zur Anlage der Bahnen ist die Genehmigung der competenten Strassenbehörden einzuholen; ferner ist bei bestehenden und von der Bahn mitbenützten Strassenobjecten der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Handelsministeriums für jene bereits im Einverständnisse mit den competenten Strassenbehörden projectirten Aenderungen, beziehungsweise Verstärkungen, einzuholen sein, welche mit Rücksicht auf den dermaligen Bauzustand und die künftighin darüber verkehrenden Zugslasten erforderlich werden sollten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen im Systeme des schwebenden Stosses mit Rücksicht auf den Raddruck der Fahrzeuge auszuführen.

Wofern locale Verhältnisse die Anwendung eines anderen Oberbausystems bedingen sollten, unterliegt die anzuwendende Construction der speciellen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht bei Anwendung des Querschwellenoberbaues per laufendes Meter mindestens 17·8 kg betragen.

Die aus Föhren- oder Lärchenholz zu erzeugenden Querschwellen müssen mindestens folgende Dimensionen haben: Länge 1·5 m, obere Breite 14 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 13 cm.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte derselben ist derart zu bemessen, dass die Inanspruchnahme der Schienen per Quadratcentimeter 1000 kg nicht übersteigt.

In Bögen von weniger als 100 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nicht statthaft. In Bögen von 200 oder weniger als 200 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Querschwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel entsprechend zu verstärken.

Der Schotterkörper jener Stellen, welche auf eigenem Unterbaue ausgeführt werden, hat im Niveau der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 2·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·4 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Curven ist die normale Tiefe des Schotterkörpers unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen, sowie den Verkehrsbedürfnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume, welche entweder freistehend oder im Anschlusse an sonstige Bahngebäude errichtet werden, ferner die Hochbauanlagen für den Zugförderungs- und Güterdienst können aus Riegelmauerwerk, die letztgenannten eventuell auch ganz aus Holz hergestellt, müssen aber jedenfalls auf einer Untermauerung errichtet werden.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, beziehungsweise mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der currenten Strecke ist auf jene Stellen zu beschränken, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums besonders angeordnet werden sollte.

Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein oder aus Blockwänden auf einer Untermauerung zu erbauen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an den Bahnen sind in der Regel nicht herzustellen.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 5 km zu betragen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, als auch an beiden Stirnseiten derselben, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längseite anzubringen.

Für den Fall der Betriebsführung durch die k. k. General Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat die Verfassung des Projectes für die Stationen hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der genannten k. k. General-Direction zu erfolgen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahnen sind mit einer Telegraphen- oder Telephonleitung und den zugehörigen Stationsapparaten zu versehen.

Für den Betrieb sind ausser den akustischen auch die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen Signale zu verwenden.

10. Fahrbetriebsmittel.

Für den Fall der Betriebsführung durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen werden die Fahrbetriebsmittel auf Grund besonderer Vereinbarungen von der genannten General-Direction beigestellt werden, und ist der zu deren Anschaffung erforderliche Betrag aus dem Anlagecapitale der vorstehend angeführten Linien der k. k. General-Direction zu übergeben.

Im Falle der selbstständigen Betriebsführung ist für Anschaffung der Fahrbetriebsmittel per Kilometer Bahnlänge mindestens ein Betrag von 4000 fl. aus dem Anlagecapitale der Bahn zu verwenden.

Die Concessionäre verpflichten sich überdies, eine von der k. k. Staatsverwaltung etwa später geforderte Vermehrung des Fahrparkes jederzeit vorzunehmen.

Die maximale Breite der Fahrbetriebsmittel, inclusive Laufbretter etc., wird mit 2·2 m, der Maximal-Raddruck mit 3000 kg normirt.

Sämmtliche Personen- und Dienstwagen sind beheizbar einzurichten und mit Bremsen zu versehen, desgleichen hat mindestens ein Viertel aller Lastwagen Bremsvorrichtungen zu erhalten.

Während des Durchfahrens von Ortschaften darf nur mit Coke gefeuert werden. Der Mechanismus der Maschine jener Strecken, welche durch Ortschaften führen, muss nach Art der Tramway-Locomotiven verdeckt und überhaupt derart eingerichtet sein, dass eine Belästigung der nächsten Umgebung durch Geräusch und Rauch möglichst hintangehalten, ferner ein Herausfallen glimmender Coke- oder Kohlenstücke, sowie ein Entfliegen von Funken sicher vermieden wird.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ Nr. 15 ex 1887), Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für die Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen, und sind bezüglich der Hauptverhältnisse, welche bei Construction der Fahrbetriebsmittel eingehalten werden müssen, die erforderlichen Weisungen vom k. k. Handelsministerium einzuholen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird auch auf der gegenwärtig concessionirten Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Für die Umladung der Frachten von den Wagen der Schmalspurbahn auf jene der anschliessenden k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen darf keine besondere Vergütung in Anspruch genommen werden.

Sobald die Bahnen in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens 7 Percent des Anlagecapitals geliefert haben, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem Handelsministerium bleibt auch vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Mehl und Getreide zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung. Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staats-Telegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staats-Telegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte des Staats-Telegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit die letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf den concessionirten Bahnen die Materialien und Requisiten der Staats-Telegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahnen auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staats-Telegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupées untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 30. Jänner 1890. Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Consortium „Acque dell' Agro Monfalconese". (Project eines Hauptcanals in der Strecke von Sagrado bis Monfalcone: Commissionelle Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gradisca hat die commissionelle Begehung des vom Consortium „Acque dell' Agro Monfalconese" projectirten Hauptcanals in der Strecke von Sagrado bis Monfalcone für die Zeit vom 20. Februar bis 3. März anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Gradisca. [G.-I.-Z. 51.]

Localbahn Gross - Priesen — Wernstadt — Auscha. (Theilstrecke Loschowitz - Wernstadt: Politische Begehung; Bauconsens.) Die bei der am 14. September 1889 abgehaltenen politischen Begehung in Verbindung mit der Stationscommission und Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen der Theilstrecke Loschowitz-Wernstadt Seitens der Commission getroffenen Bestimmungen wurden gut geheissen, und wurde das vorgelegte Project, betreffend die Abrundung der Gefällsbrüche in km 11·0/1 und 16·7/8, zur Ausführung genehmigt. [13. Jänner, Z. 52.105 ex 1889.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Geleiseanlagen bei dem neuen Elbehafen in Aussig.) Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat für die Geleiseanlagen am neuen Elbehafen in Aussig den Bauconsens erhalten. [28. Jänner, Z. 3410.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Brünn-Vlarapass: Errichtung einer neuen Personen-Haltestelle Namens „Schumitz".) Die Oesterr.-ungar. Staateisenbahn-Gesellschaft hat die Bewilligung zur Errichtung einer Personen - Haltestelle zwischen den Stationen Nezdenitz und Aujezd-Luhatschowitz im km 122·630 der Mährischen Transversalbahn erhalten. Diese Haltestelle wird die Bezeichnung Schumitz (slavisch: Sumič) führen. [9. Jänner, Z. 51.927 ex 1889.]

— (Linie Wien-Bruck a. d. Leitha: Vermehrung der Geleiseanlagen in der Station Grammat-Neusiedl.) In der Station Grammat-Neusiedl der Linie Wien-Bruck a. d. Leitha hat sich die Nothwendigkeit der Vermehrung der Geleiseanlagen herausgestellt und wurde der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft hiefür die Bewilligung ertheilt. [20. Jänner, Z. 1614.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General - Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für das Nebengebäude beim Wächterhause Nr. 165 der Linie Wien-Salzburg;
2. für ein normales Wächterhaus-Nebengebäude in der Haltestelle Landl der Linie Klein-Reifling—Selzthal;
3. für ein normales Wächterhaus-Nebengebäude bei Wächterhaus Nr. 11 a der Linie Klein-Reifling—Amstetten;
4. für das in der Station Frauenberg der Linie Wien-Eger hergestellte Bahnerhaltungs-Magazin;
5. für die erweiterten Geleiseanlagen in der Station Brüx der Linie Prag-Moldau;
6. für das verlängerte Stutzgeleise in der Station Bruch der Linie Bodenbach-Komotau;
7. für das in der Station Eichwald der Linie Prag-Moldau hergestellte doppelte Wächterhaus;
8. für das in der Station Brüx auf derselben Linie hergestellte neue Wächterhaus Nr. 103 a;
9. für die Verlängerung der Locomotivremise in der Station Brüx.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Anschaffung von 40 Stück offenen Lastwagen.) Die Verwaltung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft hat die Anschaffung von 40 Stück offenen Lastwagen mit grösserer Ladefläche, hievon die Hälfte mit Handbremse, für das gesellschaftliche österr. Netz in Aussicht genommen. Die Wagen sollen in der gesellschaftlichen Werkstätte in Simmering, und zwar zur thunlichsten Verminderung des Eigengewichtes, rücksichtlich aller Bestandtheile, mit Ausnahme des Fussbodens, aus Martinstahl angefertigt werden. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfälligen Anträge der Bahnverwaltung, sowie die neu aufgestellten Typenpläne genehmigt. [23. Jänner, Z. 2503.]

Nachrichten aus Ungarn.

Békéser Comitats-Localbahnen. (Publication der Concessions-Urkunde.) Das kgl. ungarische Amtsblatt Nr. 18 vom 23. Jänner und dessen darauf folgende Nummern publiciren den Wortlaut der zufolge G.-A. XLVIII ex 1889 der Berliner Firma Soenderop & Comp. ertheilten Concession zum

Baue und Betriebe der sogenannten Békéser Localbahnen, d. i. der Linien Dévaványa (Station der von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen betriebenen Linie Kis-Ujszállás—Gyoma) -Szeghalom-Vésztö-Kót (Station der gleichfalls im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Nagyvárad [Grosswardein] -Kót) als Hauptlinie, und der von der zukünftigen Station Szeghalom der Hauptlinie ausgehenden und bis Füzes-Gyarmat führenden Flügelbahn derselben, welche beide nach den Bestimmungen des G.-A. XXXI ex 1880 und der zur Modification und Ergänzung desselben laut G.-A. IV ex 1888 zu erbauen sind. (Erlass des kgl. ungar. Handelsministeriums vom 3. Jänner 1890, Z. 70.707 ex 1889.)

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Administrative Begehung der Stadtwäldchen-Strecke.) Am 4. Februar fand die administrative Begehung der von der Budapester Stadtbahnunternehmung zu erbauenden Verlängerung der gleichfalls mit elektrischer Kraft zu betreibenden Fortsetzung der Linie Rudolfsquai-Podmaniczkygasse bis zum Thiergarten und weiterhin zum Westportale der Industriehalle (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98 ex 1889) statt.

Dampfstrassenbahn zum Budapester Centralfriedhofe. (Kostenfrage der Bahnübersetzung nächst Köbánya.) Die Budapester Municipalbehörde hat sich im Principe dagegen ausgesprochen, an den Mehrkosten jener Bahnübersetzung zu participiren, welche anlässlich der von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen beanspruchten Erweiterung der Ueberbrückung ihres Bahnkörpers nächst Köbánya (Steinbruch) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1889 und Nr. 14 ex 1890) durch die Geleise der von der Budapester Stadtbahnunternehmung in Bau gesetzten Dampfstrassenbahn zum Budapester Centralfriedhofe resultiren. Diese Weigerung wird damit motivirt, dass die aus der erwähnten Modification resultirenden Vortheile, ohne Tangirung der Communal-Interessen, lediglich nur den kgl. Ungar. Staatsbahnen zugute kommen.

Regulirung des Eisernen Thores. (Aufmessung der Material-Cubatur.) Die Cubaturs-Aufmessung der zum Behufe der Regulirung des Eisernen Thores im Bereiche des Donauflussbettes bei Greben, Izlár und dem eigentlichen Eisernen Thore durch Sprengung zu entfernenden und zu hebenden Felsenmassen wurde unter Leitung des Sectionsrathes Ernst Wallandt und des Oberingenieurs Hoszpodczky beendet, so dass mit der Vornahme der Sprengungen im Frühjahre begonnen werden kann. Nachdem das hiedurch gewonnene Materiale jedoch zur Herstellung der Cunette, Steinwürfe, Abdämmungen etc. nicht genügt, so werden noch Felsenmassen aus dem Gebirgsstocke gewonnen werden müssen, zu welchem Behufe die Eröffnung von umfangreichen Steinbrüchen erforderlich ist, deren Anlagepunkte derart zu wählen sind, um hiedurch gleichzeitig die Verbreiterung der längs dem regulirten Flussbette zu legenden Fahrstrasse zu erzielen. Wie aus Budapest berichtet wird, wurde das Project in Aussicht genommen, längs dem regulirten Ufer einen Schienenstrang zu legen, um mit Anwendung von Locomotiven die landesüblichen Getreideschiffe, Lastbarken etc. statt wie bisher mit Pferdezügen, mittelst Dampfkraft stromaufwärts zu remorquiren.

Bau eines Elevators in der Fiumaner Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Offerte.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat zur Vervollständigung ihrer Station Fiume den Bau eines grossen Elevators für Getreide nach dem Muster des Budapester Elevators am Donauufer, in nächster Nähe des Hafens beschlossen, und zur Vergebung im Submissionswege der Bauarbeiten einerseits und der Beistellung der Eisenconstructionen und maschinellen Einrichtungen andererseits, getrennte Offertverhandlungen eingeleitet. Von den eingelaufenen Offerten lauten für den Bau jene der Firmen: Alexander und Julius Wellisch in Budapest auf 175.830·20 fl., Celligo & Comp. in Fiume auf 236·234·41 fl., G. Gregersen & Söhne und Hermann Schwarz in Budapest auf 244.216·21 fl., Josef Siebenschein und S. Fischer in Agram auf 211.206·80 fl., Carl Neuschloss & Sohn in Budapest auf 169.950·67 fl.; für die Eisenconstructionen jene der Firmen: Schlick'sche Eisengiesserei- und Maschinenfabriks-Gesellschaft auf 97.681·81 fl., Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen auf 94.019·23 fl., P. W. Nicholson & Comp. in Budapest auf 94·019·23 fl. Ausserdem wurde von den vereinigten Firmen Schlick'sche Actiengesellschaft und Carl Neuschloss & Sohn ein Offert auf die Ausführung der gesammten Arbeiten mit 311.182·45 fl. gestellt. Die Entscheidung über diese Offerte erfolgt durch den ungar. Handelsminister.

Ausland.

Sachsen. (Landtags-Verhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) In der Sitzung der II. Kammer des sächsischen Landtages vom 11. Februar wurde über Antrag der Finanz-Deputation B beschlossen, Titel 2 des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats, Erweiterung der Rangiranlagen und Versetzung der Wasserstation und des Heizhauses auf Bahnhof Riesa, statt mit 535.700 Mark mit 740.000 Mark zu genehmigen, der kgl. Staatsregierung für den Fall, dass der Ankauf von Areal zu den beabsichtigten Anlagen aus freier Hand nicht gelingen sollte, soweit nöthig, das Expropriationsbefugniss zu ertheilen und die I. Kammer zum Beitritt zu diesem Beschlusse einzuladen. Ferner wurde nach dem Antrage derselben Deputation unverändert nach der Regierungsvorlage bewilligt: Titel 20, Herstellung einer Güterzugs-Geleiseverbindung nach der Linie Werdau-Weida, sowie eines Auszieh- und Holzladegeleises auf Bahnhof Werdau mit 67.000 Mk.; Titel 21, Beschaffung neuer Ladeplätze und Vermehrung der Gütergeleise auf Bahnhof Limbach mit 48.000 Mk. und Titel 26, Erbauung eines Bureau- und Wohngebäudes auf Bahnhof Glauchau mit 48.000 Mk.

Schweiz. (Verbot des Verkaufens von Gegenständen in den Eisenbahnwagen.) Aus Anlass von zwei Unfällen mit tödlichem Ausgange, welche dadurch herbeigeführt wurden, dass die betreffenden Personen auf den Stationen den Reisenden in den Wagen Früchte, Zeitungen etc. feilboten, hiebei die Abfahrtssignale überhörten und den Zug erst verliessen, nachdem derselbe sich schon in Bewegung gesetzt hatte, erliess dass Eisenbahn-Departement das Kreisschreiben vom 30. Jänner an die Eisenbahnverwaltungen, worin die Abstellung dieses Uebelstandes angeordnet wird. Bereits mit dem Kreisschreiben vom 13. Juli 1888 wurde die Anordnung getroffen, dass dem Personale der Bahnhof-Restaurationen das Betreten der Züge zum Zwecke der Bewirthung der Reisenden untersagt und nur für Ausnahmsfälle die Verabreichung von Erfrischungen in Zügen erlaubt werde, und zwar auch dann nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Bahnhofvorstandes, welcher dann dafür zu sorgen hat, dass das Aufwärterpersonal die Züge vor der Abgabe des Abfahrtssignales verlässt. Durch das gegenwärtige Kreisschreiben wurde die frühere Anordnung rücksichtlich des Personales der Bahnhof-Restaurateure dahin erweitert, dass während der Fahrt oder während des Aufenthaltes der Züge in den Stationen Früchte, Blumen, Cigarren, Zeitungen, Bücher etc. in den Wagen nicht zum Verkaufe angeboten werden dürfen.

— (Haftbarkeit der Eisenbahn-Gesellschaften für unrichtige Zolldeclerationen Seitens ihrer Organe.) Die Direction der Vereinigten Schweizer Bahnen als Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes hat dem Bundesrathe das Ansuchen unterbreitet, es möchte in Erwägung gezogen werden, ob nicht eine Revision der Gesetzesbestimmungen über die Haftung der Zolldeclaranten für Zoll- und Monopolbussen in dem Sinne vorzunehmen sei, dass eine selbstständige Haftbarkeit der Eisenbahn-Gesellschaften für unrichtige Declarationen Seitens ihrer Angestellten nur insoweit eintreten soll, als diesen böse Absicht oder grobe Fahrlässigkeit in der Ausübung ihrer bezüglichen Functionen zur Last fällt. Der Bundesrath hat dieses Gesuch aus den vom Zoll-Departement angeführten Gründen abschlägig beschieden.

Griechenland. (Griechische Südbahnen.) Nach einem von der Regierung mit Louis Rossel, belgischem Consul in Athen und Vertreter einer Gruppe von belgischen Capitalisten und Unternehmern, abgeschlossenen Uebereinkommen soll der Genannte binnen drei Monaten eine Gesellschaft unter dem Namen „Gesellschaft der südlichen Eisenbahnen Griechenlands" mit einem Capitale von 6 Millionen gründen. Diese Gesellschaft übernimmt den Bau einer neuen Bahnlinie von Karitaïwi über Megalopolis nach Leontari und den Betrieb der in der Ausführung begriffenen Linie von Milo über Tripoli nach Calami.

[J. d. Tr.]

England. (Betriebsergebnisse der Londoner Stadtlinien.) Im Nachstehenden werden nach Mittheilungen der „Railway News" die Betriebsergebnisse der London Metropolitan Bahn, der Metropolitan District Bahn und der North London Bahn für das erste Halbjahr 1889 im Zusammenhalte mit den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres wiedergegeben:

pro erstes Halbjahr 1889	Metropolitanbahn 1889	Differenz	Districtbahn 1889	Differenz	North London B. 1889	Differenz
Meilen in Betrieb	$43^3/_4$	—	$38^3/_4$	$+ 3^1/_4$	$115^1/_4$	—
Anzahl der Locomotiven	67	—	54	—	103	—
„ „ Personenwagen	351	+ 11	350	—	636	+ 13
„ „ sonstigen Wagen	56	+ 2	27	—	534	—
Zurückgelegte Zugmeilen { Personen	1,043.625	+ 43.118	722.727	— 31.467	966.331	+ 10.237
Zurückgelegte Zugmeilen { Güterzüge	143.500	+ 2.877	72.340	+ 3.561	218.173	+ 3.666
Genehmigtes Anlagecapital £.	13,058.435	—	8,470.444	—	4,295.766	—
hievon verausgabt „	12,225.435	—	8,169.444	—	4,229.166	—
Totaleinnahmen aus dem Betriebe *) „	332.236	+ 10.698	188.225	— 3.071	240.437	+ 1.948
hievon durch den Personenverkehr „	294.187	+ 8.798	182.658	— 2.641	147.426	— 215
Betriebsausgaben „	139.918	+ 7.457	91.184	— 2.057	115.058	+ 2.636
Nettoeinnahmen aus dem Betriebe „	192.318	+ 3.241	97.041	— 1.014	125.379	— 688
Sonstige Einnahmen „	37.120	— 1.791	9.265	+ 2.092	3.675	+ 401
Totale Reineinnahmen „	229.438	+ 1.450	106.306	+ 1.078	129.054	— 287
hievon ab erste Lasten, als Prioritäten-Zinsen, Pacht etc. „	71.151	+ 296	74.849	— 769	29.134	— 153
verbleibt für Dividende „	158.287	+ 1.154	31.457	+ 1.847	99.920	— 134

*) Die Betriebseinnahmen fliessen aus dem Personen-, Gepäcks-, Güter-, Vieh- und Mineralverkehre.

Grossbritannien. (Entwicklung des Strassenbahnwesens.) Das Netz der im Vereinigten Königreiche Grossbritannien im Betriebe befindlichen Strassenbahnen, Pferdebahnlinien inbegriffen, erreichte bis zum Juni 1889 eine Totallänge von 949 engl. Meilen mit 27.060 Pferden, 539 Locomotiven und 3645 Wagen. Die Zahl der beförderten Fahrgäste betrug im genannten Jahre 477,596.268, die Bruttoeinnahmen erreichten die Summe von 2,980.224 £., die Betriebsausgaben 2,266.681 £., daher die Nettoeinnahmen den Betrag von 713.543 £. Im Vorjahre, d. i. bis Ende Juni 1888 waren in Grossbritannien im Ganzen 904 Meilen Strassenbahnen in Betrieb mit 25.832 Pferden, 514 Locomotiven und 3501 Wagen. Die Zahl der Fahrgäste betrug in dieser Periode 428,996.045, die Bruttoeinnahmen erreichten den Betrag von 2,796.299 £., die Betriebsausgaben waren 2,174.434 £., daher die Nettoeinnahmen 621.865 £.

Englisch - Nordamerika. (Eisenbahnwesen in Canada.) Im Gebiete des englischen Dominiums von Canada sind gegenwärtig 12.163 engl. Meilen (19.570 km) Bahnen im Betriebe, welche ein Capital von 727,180.000 Dollars repräsentiren. Seit 8 Jahren hat sich die Regierung von Canada zur Subventionirung des Baues von Eisenbahnen entschlossen, und hiefür Beiträge von 3200—640 £. per Meile neuer Bahn bewilligt. — Auf diese Weise sind seitdem bereits 101 Bahngesellschaften theils durch Geldzuschüsse, theils durch Landschenkungen unterstützt, ins Leben gerufen worden. Von diesen haben 58 Gesellschaften Bauverträge für die Herstellung von zusammen 2252 engl. Meilen Bahnlänge abgeschlossen. Die Geldsubventionen für diese Linien erreichten den Betrag von 9,261.107 £., von welcher Summe bereits 5,783.455 £. bis November letzten Jahres zur Zahlung gelangten. Für weitere 32 Gesellschaften mit einer projectirten Bahnlänge von zusammen 715 Meilen wurde eine Geldunterstützung von 2,892.500 £. zugesagt, jedoch sind die Bauvergebungs-Verträge noch nicht abgeschlossen. Für weitere 11 Gesellschaften mit einer Bahnlänge von zusammen 2711 Meilen, sämmtliche im Nordwesten von Canada gelegen, wurden Landschenkungen im Ausmasse von 19,788.744 Acres, d. i. circa 8 Millionen Hektare bewilligt. Mehr als ein Drittel dieser Flächen, d. i. 6,880.000 Acres, wurden der Winnipeg and Hudson Bay-Eisenbahn geschenkt, einerLinie von circa 650 Meilen Länge, von welcher bisher jedoch nur circa 40 Meilen in Angriff genommen worden sind

[„Railway News.“]

Schiffahrt.

Fiume. (Seehandelsverkehr im Jahre 1889.) Dem Jahresberichte pro 1889 über den Fiumaner Seehafenverkehr sind folgende Daten zu entnehmen

A. Gesammt-Import

	1889 Metercentner	1888 Metercentner
exclusive Holz	2,147.958	2,073.345
worunter namentlich:		
Petroleum	837 459	682.517
Reis	283.258	314.222
Wein	132.025	146.276
Jute	36.021	21.174
Kaffee	7.064	10.368
Baumwollwaaren	11.716	7.243

B. Gesammt-Export

	1889	1888
exclusive Holz	2,666.234	3,203.041
worunter namentlich:		
Mehl	1,289.022	1,369.962
Weizen	393.465	616.391
Gerste	211.822	499.042
Fisolen	56.058	64.675
Pflaumen	63.850	110.209
Wein	21.404	82.959
Mineralwässer	35.301	29.752
Gerbstoffe	96.806	65.02
	Stück	Stück
Fassdauben	51,458.000	45,056.800
Bretter	1,623.800	1,928.000

Demnach ergaben sich grössere Schwankungen: a) beim Import: Petroleum + 154.942 q, Reis — 30.964 q, Wein minus 12.251 q, Jute + 14.847 q, Kaffee — 3304 q, Baumwollwaaren + 4473 q; b) beim Export: Mehl — 80.940 q, Weizen minus 222.926 q, Gerste — 287.220 q, Fisolen — 8617 q, Pflaumen — 46.359 q, Wein — 61.555 q, Gerbstoffe + 31.777 q. Fassdauben + 6,402.800 Stück, Bretter — 305.000 Stück. Der Ausfall im Mehl-, Cerealien- etc. Exporte ist auf die ungünstigen Ernteerfolge Ungarns im Jahre 1889 zurückzuführen, während jene der überseeischen Consumgebiete in diesem Jahre günstiger waren als in den Vorjahren.

Deutsches Reich. (Entwicklung der Rhederei.) Die Unternehmungslust des deutschen, speciell des Hamburger Handelsstandes tritt am sichtbarsten auf dem Gebiete der Rhederei hervor. Der Schnelldampferdienst von Hamburg nach New-York ist mit zwei Schiffen eröffnet worden, welche sich in Bezug auf Schnelligkeit und Bequemlichkeit mit jedem anderen Handelsschiffe messen können und durch das neue System der Doppelschrauben eine wesentlich erhöhte Sicherheit gegen die Gefahren der See gewähren. Als ein besonderer Beweis für die Tüchtigkeit der jungen deutschen Schiffsbau-Industrie gilt, dass auch der erste in Deutschland erbaute Schnelldampfer sich als ein

vorzügliches Schiff erwiesen hat, so dass die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft nicht zögerte, von den beiden weiter anzuschaffenden Schnelldampfern, den einen dem Stettiner „Vulcan“ in Bau zu geben. Die genannte Rhederei hat ferner ihren Verkehr durch neue Linien nach Baltimore, Philadelphia und Cuba erweitert, die Woermann-Linie hat Marokko in den Kreis ihrer Thätigkeit einbezogen. Von den im vorigen Jahre gegründeten Linien hat die Australische im Sommer ihre Fahrten begonnen, die Calcutta-Linie wird im Februar ihr erstes Schiff entsenden. Die „Deutsche Dampfschiffs-Rhederei“ hat zur Errichtung einer directen Linie nach Java eine beträchtliche Capitalserhöhung vorgenommen, dasselbe haben die Hamburg-Südamerikanische, Kosmos-, Hamburg-Pacific- und Hansa-Linie zur Erweiterung ihres Verkehres mit den verschiedenen Ländern Südamerikas bezw. mit Canada gethan. Eine neu gegründete Rhederei, die „Deutsche Levante-Linie“ wird die Ausdehnung des deutschen Handels mit den Donau- und Balkan-Ländern sowie Kleinasien erleichtern, eine kleinere, die „Deutsche Küsten-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ soll dem Verkehre zwischen den deutschen Küstenplätzen, zunächst jener an der Nordsee, dienen. Die Betriebsergebnisse der Rhederei im verflossenen Jahre sollen den vorjährigen annähernd gleichen und die, wenn auch nicht ausserordentlich hohen, so doch lohnenden Frachten recht günstig gewesen sein, zumal sich bei den meisten Rhedereien die Erhöhung der Kostenpreise in Folge der bestehenden Verträge noch weniger fühlbar gemacht hat, als es freilich in Zukunft der Fall sein wird.

Bayern. (Ergänzung der Schiffahrts- und Flossordnung für die Donau.) Die kgl. Regierung von Niederbayern hat zum Vollzuge des § 14, Abs. 6 und 7, der provisorischen Schiffahrts- und Flossordnung für die Donau nachstehende oberpolizeiliche Vorschriften über das Passiren der Donaubrücke bei Straubing erlassen.

§ 1. Jedes zu Thal fahrende Dampfschiff hat erstmals oberhalb der Wundermühle (km 265), dann nochmals unterhalb dieser Mühle je fünf auf einander folgende, lang gedehnte Signale mit der Dampfpfeife zu geben. Auf diese Signale hin haben Ruderschiffe, welche zu Berg fahren und noch nicht an der Straubinger Brücke angelangt sind, unterhalb der Brücke so lange zu warten, bis das zu Thal gehende Dampfschiff die Brücke passirt hat.

§ 2. Jedes Straubing ohne Aufenthalt zu Berg passirende Dampfschiff hat beim Durchstichsausgange unterhalb Straubing (km 269) das unter § 1 vorgeschriebene Doppelsignal mit je fünf Pfiffen zu geben; dasselbe haben in Straubing stehende und zu Berg fahrende Dampfschiffe 10 Minuten vor der Abfahrt zu thun. Bei starkem Westwinde, welcher die Vernehmbarkeit dieser Signale bis über die Wundermühle hinauf in Zweifel stellen kann, ist überdies jedes zu Berg fahrende Dampfschiff durch eine Person seiner Bedienungsmannschaft oder durch einen an Ort und Stelle befindlichen Bediensteten der betreffenden Dampfschiffahrts-Gesellschaft 10 Minuten vor Passiren der Brücke durch Schwingen einer rothen Flagge am linken Donauufer gegenüber Kagers zu signalisiren. Auf dieses Signal hin haben zu Thal fahrende Ruderschiffe und Flösse, welche sich noch oberhalb der am rechtsseitigen Ufer bei Straubing liegenden Steinlände befinden, an die letztere beizufahren und hier so lange zu warten, bis der zu Berg gehende Dampfer oder Dampfschleppzug vorüber ist.

§ 3. Kommen zwei zu Berg, beziehungsweise zu Thal fahrende Dampfschiffe gleichzeitig nach Straubing, so hat das erstere beim Ertönen der für den Thalfahrer im § 1 vorgeschriebenen Signale unterhalb der Donaubrücke so lange zu warten, bis der letztere dieselbe passirt hat.

§ 4. Der vorstehende Signaldienst ist einzuhalten, gleichviel, ob die Dampfschiffe die rechtsseitige oder die linksseitige Brückenöffnung passiren wollen. Nie darf gleichzeitig mit einem Dampfschiffe, welches die eine Brückenöffnung benützt, ein anderer Dampfer, beziehungsweise ein Ruderschiff oder Floss, die andere Brückenöffnung passiren.

Uebertretungen dieser Vorschriften, welche mit dem Tage ihrer Ankündigung im Kreisamtsblatte von Niederbayern (11. Jänner) in Wirksamkeit traten, werden nach Art. 100 des Wasserbenützungsgesetzes vom 28. Mai 1852 an Geld bis zu 180 Mk. oder mit Haft bis zu einem Monate bestraft.

Verschiedene Mittheilungen.

Allgemeine Landwirthschafts-Ausstellung in Wien 1890. (Vorlage des kgl. ungar. Ackerbauministers über die aus Anlass derselben zu erhöhende Creditgewährung.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat dem Abgeordnetenhause eine Vorlage unterbreitet, in welcher die Erhöhung der aus Anlass der Betheiligung Ungarns an der „Wiener allgemeinen landwirthschaftlichen Ausstellung“ unter dem Titel „transitorische Auslagen“ in das Budget pro 1890 eingestellte Summe von 20.000 fl. auf 35.000 fl. nachgesucht wird. Von diesem Betrage entfallen 2000 fl. für das Budapester Bureau, 4000 fl. für das Wiener Bureau, 3000 fl. für die Drucksorten, 5000 fl. für die Gruppencommissäre, 7000 fl. für das Arrangement der periodischen Ausstellungen, Tische, Schränke etc., 2000 fl. für die Wolle- und Getreideausstellung, 2500 fl. für die Kataloge, 4000 fl. für die Forstausstellung, 2000 fl. für die Fachcommissäre, 1000 fl. für Veterinärwesen, 1000 fl. für Gartenbau und Diverse. — Der Minister motivirt diese Erhöhung des budgetmässig fixirten Betrages damit, dass viele der weniger bemittelten Aussteller erklärten, dass sie auf die Ausstellung ihrer Producte in dem Falle verzichten müssten, wenn ihnen nicht ein Theil der Kosten ersetzt würde; nachdem die ausgiebige Beschickung der Ausstellung aber wesentliche und dauernde volkswirthschaftliche Vortheile zu bringen verspricht, beantragt der Minister, in Anerkennung der obwaltenden Umstände und in Würdigung der Wichtigkeit der Ausstellung, die Gewährung der angesuchten Erhöhung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des X. Stückes.) Das am 14. Februar herausgegebene X. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 929: Kundmachung der kgl. croatisch-slavonisch-dalmatinischen Landesregierung, Abtheilung für innere Angelegenheiten, vom 22. Jänner 1890, Z. 2013, betreffend die zur Ein- und Ausladung von Rindern bestimmten Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Stationen.

Nr. 930: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 10. Februar 1890, Z. 3022, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für die Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Belovar-Kreutzer Comitate in Croatien nach Steiermark.

Nr. 931: Verfügung des französischen Ackerbauministeriums vom 8. Februar 1890, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus der Schweiz nach bezw. durch Frankreich.

— (Inhalt des XI. Stückes.) Das am 18. Februar herausgegebene XI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 932: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 5. Februar 1890, Z. 2256, betreffend die Activirung einer Austrittsstation in Velika-Kladuša für Viehtransporte nach und durch Ungarn, Croatien und Slavonien, sowie Organisirung einer Viehbeschau-Commission dortselbst.

Nr. 933: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 8. Februar 1890, Z. 1731, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 934: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 12. Februar 1890, Z. 1899, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus den Comitaten Belovar-Kreutz und Warasdin in Croatien nach Kärnten.

Nr. 935: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 14. Februar 1890, Z. 1972, betreffend die Aufhebung der bezüglich der Einfuhr von Schweinen aus Niederösterreich nach Oberösterreich angeordneten Beschränkungen.

Nr. 936: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. Februar 1890, Z. 14.009, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr und des Eintriebes von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Sachsen nach Böhmen entlang der Grenze der politischen Bezirke Schluckenau und Rumburg.

Nr. 937: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 12. Februar 1890, Z. 2015, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Theodorestie.

Nr. 938: Verfügung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Februar 1890, Z. 608, betreffend die Festsetzung der Eisenbahnstation Olmütz als Bestimmungsstation und die Stadt Olmütz als Schlachtort für galizische Schlachtschweine.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag III zum Tarife der k. k. Donau-Uferbahn und Nachtrag X zum Tarife der Wiener Verbindungsbahn.

Vom Tage der Betriebseröffnung der neuen Schienenverbindung zwischen Wien (Oe. N. W. B.) und der k. k. Donau-Uferbahn, welche am 1. März 1890 erfolgen wird, treten in Wirksamkeit:

1. der III. Nachtrag zu dem vom 1. Jänner 1887 giltigen Gebührentarife der k. k. Donau-Uferbahn;
2. der X. Nachtrag zu dem vom 1. November 1879 giltigen Gebührentarife der Wiener Verbindungsbahn.

Ersterer enthält Frachtsätze für Wien (Nordwestbahnhof) transit im Verkehre mit sämmtlichen im Haupttarife enthaltenen Stationen exclusive Wien (Südbahnhof), ferner Frachtsätze für Wien (Südbahnhof) transit im Verkehre mit Wien-Donauquai-Bahnhof; letzterer die Aufhebung der Frachtsätze für Wien-Nordwestbahnhof im Verkehre mit Wien St. E. G., Wien-Aspang-Bahnhof und Wien-Elisabeth-Bahnhof.

Exemplare dieser Nachträge können durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien bezogen werden.

Wien, am 10. Februar 1890. [126]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Nachtrage XI zum Heft 1.

Auf Seite 56 des Nachtrages XI zu Heft 1 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifes ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 6 in der Relation Sedletz-Kuttenberg—Königstein irrig mit 0·56 Mk. angegeben, während der richtige Frachtsatz **0·75** Mk. lauten soll.

Diese Berichtigung gilt ab 5. März 1890.

Wien, am 18. Februar 1890. [127]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Schnellzugsverbindung Wien—Venedig—Rom. Die kürzeste und bequemste Nacht-Schnellzugsverbindung nach Italien ist jene mit Abfahrt vom Westbahnhofe in Wien um 9 U. 15 Min. Abends via Amstetten-Pontafel. Es erfolgt die Ankunft in Venedig am folgenden Tag um 2 U. 20 M. Nachm., in Mailand um 10 U. 45 M. Abends, in Florenz um 10 U. 35 M. Abds. und in Rom nach einer Fahrt von ca. 32½ Stunden um 6 U. 10 M. Früh. In der Gegenrichtung Rom ab 11 U. 15 M. Abends Florenz ab 6 U. 35 M. Früh, Mailand ab 5 U. Früh, Venedig ab 2 U. 40 M. Nachm. via Pontafel-Amstetten mit Ankunft Wien Westbahnhof um 8 U. Früh. Wien-Venedig in beiden Richtungen je 17 Stunden. Zwischen Wien-Venedig verkehren in beiden Richtungen bequem ausgestattete Schlafwagen für Reisende erster und zweiter Classe. Die Zuschlagtaxen für die Bettbenützung im Schlafwagen betragen: I. Classe Wien-Venedig 7·50 fl., Wien-Pontafel 5·50 fl., II. Classe Wien-Venedig 5·— fl., Wien-Pontafel 3·70 fl. Noten.

Allgemeine land- und forstwirthschaftliche Ausstellung, Wien 1890. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Der Beschluss der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, für die „Allgemeine land- und forstwirthschaftliche Ausstellung, Wien 1890“ im Allgemeinen und ohne Unterschied der Ausstellungsobjecte sowohl für den Hin- als auch für den Rücktransport, eine 50percentige Ermässigung des normalen Tarifes (mit Ausschluss der etwa für einzelne Artikel bestehenden ermässigten Tarifsätze) zu gewähren, hat die Zustimmung sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen gefunden. [H.-M.-Z. 3636.]

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Begünstigungstarife für Strohsendungen nach Deutschland.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ verlautbart die Einführung besonders ermässigter Frachtsätze, welche vom 10. Februar an bis auf Widerruf von Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen für Strohtransporte mit der Bestimmung nach Alt-Carbe, Bromberg, Cüstriner Vorstadt und Kreuz zur Einführung gelangt sind.

— (Einführung des allgemeinen Verkaufes von Zonenkarten.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart ein Verzeichniss jener im Bereiche Budapests bestellten Verkaufsstellen, als: Post- und Telegraphenämter, Hôtels, Badeanstalten, Tabak-Trafiken etc., welche mit dem Verschleisse von Zonenkarten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 142 ex 1889) nach allen Richtungen, und zwar mit Giltigkeit nicht nur im Bereiche der Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sondern auch in jenem der ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn, der Ungar. Nordostbahn und der Zagorianer Bahn, betraut wurden. Diese Karten können in jeder beliebigen Relation auch von jedem beliebigen Ausgangspunkt der genannten Linien wann und von wem immer benützt werden.

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr. (Zuschlagstabellen.) Vom 1. März 1890 ab werden den Frachtsätzen im Abschnitt II A und II B des Tarifes vom 1. August 1889 die in den Zuschlagtabellen II C unter c ersichtlichen Beträge bis auf Weiteres zugerechnet.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
609	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rundholz bis 4 m Länge	Sternberg	Heinrichsthal	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an eine Cellulose-Fabrik adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 24·0	kr. 22·3	kr. 1 7	Im Kartirungswege		
				M.-Neustadt					21·0	19·3	1·7			
				D.-Liebau					17·8	16·3	1·5			
				Zöptau					20·2	16·1	4·1			
			Klotzholz des Specialtarifes 2 bis 6 m Länge	Sternberg	Hannsdorf	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			21·4	20·4	1·0			
				M.-Neustadt					18·4	17·4	1·0			
				D.-Liebau					15·2	14·2	1·0			
				Zöptau					17·4	16·4	1·0			
				Petersdorf					16·1	15·1	1·0			
				M.-Schönberg					11·0	10·0	1·0			
610	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzblöcke und Stammholz	Stationen der Strecke Lemberg-Suczawa		Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Frachtsätze des Specialtarifes 2	Für die Transportdistanz von 1 bis 75 km 0·20 kr., für jeden weiteren km 0·18 kr. pro 100 kg und km, plus 1 kr. Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
611	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Leere gebrauchte Emballagen aller Art	Rücksichtlich der Strecken der Bukowinaer Localbahnen		Aufgabe in beliebigen Frachtmengen unter Beobachtung der im Specialtarif 2 angegebenen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Gebühren-Tarife der Bukowinaer Localbahnen	Specialtarif 2. 0·6 kr. pro 100 kg u. km, plus 1 kr. Mgb. pro 100 kg	0·4 kr pro 100 kg und km	0·2 kr. pro 100 kg und km, plus 1 kr. Mgb. pro 100 kg	Im Kartirungswege		
612	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Budapest	Roheisen	Csácza	Węgierska-Górka	Auf- und Abladen durch die Partei, Aufgabe in vollen Wagenladungen. Unterlassung jedweder Routenvorschrift	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	kr. 21·20	kr. 16·20	kr. 5·—	Im Kartirungswege		
					Friedrichshütte				24·60	19·32	5·28			
			Eisenerze		Węgierska-Górka				19·50	12·90	6 60			
613	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pflastersteine	Bóbrka	Lemberg	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Wagen mit der Bestimmung zu Pflasterungs-Arbeiten der Stadt Lemberg	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 12·9	kr. 10 0	kr. 2·9	Im Kartirungswege		
				Wybranowka					14·9	12·0	2·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
614	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pfosten und Klotzholz über 2·5 m Länge	Alt-Sandez	Podgórze-Bonarka	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen für den Specialtarif 2 bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	37·7	33·4	4·3	Im Kartirungswege		
					Podgórze-Plaszów				38·0	33·6	4·4			
					Tarnów				27·8	21·6	6·2			
615	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		K a l k	Hlubočep	Wien K.F.J.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Vom 15. März 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1890	Localtarif	50·5 kr.	40·0 kr.	10·5 kr.	Im Kartirungswege		
616	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnitt-, Werk-, Bau- und Nutzholz	Belzec	Lemberg	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	27·6 kr.	23·0 kr.	4·6 kr.	Im Kartirungswege		
617	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen						Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif				Im Kartirungswege		Für vorstehenden Tarif gelten die auf der Localbahn Fehring - Fürstenfeld und der Linie Fehring-Graz bestehenden Tarifbestimmungen
618	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Güter aller Art (Eil- und Frachtgüter), insoweit selbe tarifmässig zur Beförderung zugelassen sind	G ö d i n g	Aerarial-Tabakfabrik Göding bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen von „Aerarial-Tabakfabrik Göding" müssen von der k. k. Tabakfabrik in Göding aufgegeben werden und die Sendungen nach „Aerarial-Tabakfabrik Göding" für die k. k. Tabakfabrik in Göding bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	6·0 kr.	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		

Zu Nr. 617:

Von und nach	Nach und von	Transportgebühr pro 100 kg in kr. ö. W. inclus. der Manipulations-Gebühr: Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermässigte	Eilgüter: besonders ermässigte	Frachten: Classe I	Frachten: Classe II	Frachten: Wagenladungs-Classe A
Fürstenfeld	Gleisdorf . . .	111·4	57·3	47·5	42·1	40·3	32·1
	Graz W.B. . .	157·7	78·8	61·2	55·8	52·7	40·6
	Graz S.B. trs. .	171·9	85·4	65·5	60·1	56·5	43·5

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
619	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Rohe Eisenerze	Wien-Donauuferbahnhof, Nordbahn transito für Sendungen von Eisenerz	Olmütz transito für Stefanau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	33·4 kr.	28·2 kr.	5·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	

Berichtigung. Oesterr. Nordwestbahn. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 vom 7. December 1889, unter Post-Nr. 2807, verlautbarten ermässigten Kartirungssätze für Wien Oe.N.W.B. — Tetschen Oe.N.W.B. und Wien St.E.G. und K.F.N.B. — Bodenbach St.E.G. gelten unter den gleichen Bedingungen und für die gleiche Zeitdauer auch in den Relationen:

Wien K.F.J.B. — Tetschen B.N.B.
Wien K.F.J.B. — Bodenbach B.N.B.
Wien St.E.G. und K.F.N.B. — Tetschen Oe.N.W.B.
Wien Oe.N.W.B. — Bodenbach B.N.B.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1889, sub Post 3292, publicirte Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter von Wien Oe.N.W.B. und St.E.G. nach Trebitsch per 172 kr. pro 100 kg gelangt unter den gleichen Bedingungen auch für derlei Sendungen von Wien K.F.N.B. nach Trebitsch zur Anwendung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 22. **Wien, 22. Februar 1890.** **III. Jahrgang.**

Europäische Donau-Commission.

Herbstsession 1889.

I.

Die verflossene Herbstsession der europäischen Donau-Commission begann programmgemäss am 12. November 1889 und wurde, nachdem insgesammt 13 Sitzungen abgehalten worden waren, am 27. November geschlossen. Den Vorsitz führte diesmal der russische Delegirte A. Romanenko, welcher in der Eröffnungssitzung zunächst die mit Ausnahme des Vertreters Deutschlands vollzählig erschienenen Delegirten begrüsste, die Verdienste hervorhob, welche sich das Executivcomité seit der Frühjahrssession durch die Vorarbeiten in der Tarifrevisionsfrage erworben hatte, und die Veränderungen mittheilte, welche die Commission durch Abberufung der bisherigen Vertreter Deutschlands und Rumäniens von Aichberger und General Pencovici, an deren Stelle Freiherr v. Wangenheim und J. de Balaceano traten, erfahren hat. Nach einigen an den neuen Delegirten Rumäniens gerichteten und von diesem erwiderten Worten wurde sofort in die meritorische Berathung des Arbeitsprogramms eingegangen.

Die wichtigste Frage, mit welcher sich die Commission zu beschäftigen hatte, war die Revision des Schifffahrts-Gebührentarifes, deren Berathung denn auch nicht weniger als fünf Sitzungen ausschliesslich gewidmet waren. Bereits in der Frühjahrssession war die Unhaltbarkeit des bisherigen Tarifes erkannt und das Executivcomité der Commission unter Bekanntgabe der nöthigen Directiven mit der Ausarbeitung eines neuen Entwurfes betraut worden. Auf Grund der von dem Comité angestellten Studien und des von demselben vorgelegten Vorprojectes wurde nach eingehenden Verhandlungen, an denen sich sämmtliche anwesende Delegirte betheiligten, ein von dem bisherigen vielfach abweichender Tarif beschlossen, welcher mit 1. Jänner d. J. in Kraft getreten ist. Die wichtigsten Bestimmungen desselben sind in Kürze folgende: Jeder Dampfer und Segler ohne Ausnahme, welcher in Sulina in Ballast ein- und ausgeht, zahlt eine feste Gebühr von 16 ct. per Registertonne. Jedes Schiff, welches in Sulina oder stromaufwärts davon Waaren ladet oder löscht, zahlt per Registertonne eine Gebühr, deren Satz sich einerseits nach dem Tonnengehalte, andererseits danach richtet, ob ausschliesslich in Sulina oder auch stromaufwärts davon operirt wird. Durch diese Anordnung ist an Stelle des Auslaufens aus der Donau die Vornahme von Lade- oder Löschungsoperationen als das die Gebührenpflicht begründende Moment hingestellt worden. Auch die Abstufungen der Schiffe nach ihrem Tonnengehalte wurden geändert, indem an Stelle der bisherigen acht Classen (von 201 bis 250, 251—300, 301—400, 401—500, 501—600, 601 bis 700, 701—800 und über 800 T.) nur fünf Classen, und zwar von 201—400, 401—600, 601—800, 801 bis 1000 und über 1000 T. treten. Dagegen wurde der Unterschied zwischen Schiffen, die nur bis Sulina, und solchen, die weiter aufwärts gehen, beibehalten. Ausnahmen von den allgemeinen Gebührensätzen bestehen: 1. für Kriegsschiffe, Fahrzeuge unter 200 T. und Remorqueure, wenn selbe nicht zum Ableichten verwendet werden; diese drei Gattungen Schiffe sind gebührenfrei; 2. für Postpacketboote mit regelmässigem, periodischem Passagierdienste, welche eine Ermässigung von 60 pCt. geniessen; diese Begünstigung tritt an die Stelle der bisher den mit weniger als ein Drittel Ladung auslaufenden Schiffen eingeräumten vollen Gebührenfreiheit und soll das Aequivalent dafür bieten, dass diese Schiffe einerseits an strenge Wegvorschrift gebunden und andererseits im Interesse des Passagierdienstes genöthigt sind, eine Menge Raum wegnehmende Einrichtungen zu treffen und dadurch ihre Ladefähigkeit wesentlich einzuschränken; 3. für sonstige Dampfer und Segler, welche im Laufe eines Jahres wiederholte Reisen in die Donau unternehmen; diese zahlen nur für die erste Reise die vollen Gebühren, für die weiteren Fahrten blos 85 pCt. der Normaltaxe; dagegen entfällt die bisherige, mit der Anzahl der Fahrten allmälig bis zu 40 pCt. steigende Reduction der normalen Gebühr; 4. für Schiffe, die auf der Rhede von Sulina laden und nunmehr 100, statt wie bisher 80 Fr. feste Gebühr zahlen, dann für deren nicht nach ihrem Tonnengehalte gebührenfreie Lichterboote, welche 0·55 ct. feste

Gebühr per Tonne zahlen; 5. für die Flösse und Holzschleppzüge, die eine aus dem alten Tarif unverändert herübergenommene, nach Länge und Tiefe abgestufte Gebühr zahlen; 6. für Schiffe jener Gesellschaften, welche eigene Lootsen haben, und bei deren Verwendung eine Ermässigung von 20 pCt. geniessen. Ausser den erwähnten Gebühren ist keinerlei andere Abgabe zu entrichten. Die Entrichtung derselben erfolgt gegen Empfangsbestätigung an den Director der Schiffahrtscassa in Sulina, in dessen Bureau sich auch eine Umrechnungstabelle der an der Donau üblichen Münzen in Francs befindet. Bemessen werden die Gebühren nach dem den Bordpapieren entnommenen Nettotonnengehalt eines Schiffes nach vorheriger Umrechnung auf das von der europäischen Donau-Commission angenommene Vermessungssystem. Schiffe ohne Bordpapiere werden behufs der Gebührenbemessung geaicht, ebenso diejenigen, wo der in den Papieren angegebene Tonnengehalt notorisch unrichtig ist, und erfolgt diese Vermessung unentgeltlich, aber ohne Rechtszug dagegen. Der Versuch, sich der Gebührenentrichtung zu entziehen, wird mit Vorschreibung des zwei- bis vierfachen Betrages der, nebstdem zu zahlenden, Gebühr geahndet.

Um zu bestimmen, welche Schiffe der 60percentigen Gebührenermässigung theilhaftig werden sollen, wurde eine eigene Commission, bestehend aus dem rumänischen Delegirten als Vorsitzenden, dem Hafencapitän, dem Schiffahrts-Inspector und dem ersten Verifications-Beamten eingesetzt, welche für jedes einzelne Schiff die befahrenen Linien und den Fahrplan, die besonderen Einrichtungen für Passagiere, als: Cajüten, Küchen etc., sowie alle sonstigen, für die Einreihung oder Nichteinreihung unter die Postpacketboote massgebenden Kriterien festzustellen hat.

Eine weitere Aufgabe für die Commission bildete die Aufstellung des Voranschlages für das Jahr 1890. — Die Ausgaben wurden mit 1,508.437 Francs veranschlagt. Hievon entfallen auf Verwaltungskosten 752.102 Fr., und zwar auf die innere Verwaltung 117.340 Fr., auf die Schiffahrts-Inspection 330.129 Fr., das Hafencapitanat in Sulina 236.779 Fr., die Schiffahrtscassa 32.062 Fr. und das Marinespital 35.792 Fr. Der technische Dienst und die Regulirungsarbeiten erfordern 462.938 Fr., wovon 92.622 Fr. auf die Bauleitung, 11.250 Fr. auf Aufnahmen, 220.050 Fr. auf hydrotechnische Arbeiten, 77.000 Fr. auf Baggerungen und 62.061 Fr. auf die Beleuchtung, die Bojen, Anbindpfähle und sonstige Erhaltungsauslagen kommen. Für die verschiedenen und die Nebenauslagen wurden 54 852 Fr. eingestellt, für ausschliesslich zu Lasten des Jahres 1890 zu schreibende Auslagen, wie beispielsweise für ein neues Inspectionsschiff und eine Desinfectionsanstalt 138.500 Fr., für eventuelle Creditüberschreitungen 100.000 Fr. Die Einnahmen, welche bereits auf Grund des neuen Tarifes unter Annahme des mittleren Tonnengehaltes der in den letzten 5 Jahren eingelaufenen Schiffe berechnet wurden, erscheinen mit 1,365.250 Fr., davon 1,285.075 Fr. an Schiffahrtstaxen angesetzt. Zuzüglich des Ueberschusses aus dem Jahre 1889 und den Vorjahren von 1,100.000 Fr. ergibt dies den Betrag von 2,465.250 Fr., daher gegenüber den präliminirten Ausgaben ein Plus von 956.813 Fr.

Lootsenvermehrung. Der steigende Schiffahrtsverkehr an der unteren Donau hatte die Unzulänglichkeit der systemisirten 12 Barrelootsen so fühlbar gemacht, dass über dringenden Antrag des Hafencapitäns das Executivcomité der Commission provisorisch die Aufnahme fünf weiterer Lootsen verfügte. Die Commission genehmigte nicht nur diese Massregel, sondern beschloss weiters die Systemisirung von vier Barrelootsen-Elevenstellen, um so für einen entsprechend vorgebildeten Nachwuchs zu sorgen, und eine Standeserhöhung der Flusslootsen II. Classe von 15 auf 20.

Wiederholte Klagen über die mangelhafte Steuerung der Dampfer und dadurch verursachte Beschädigungen an den Strombauten, Warnzeichen u. dgl. veranlassten die Hinausgabe einer Kundmachung an die Seefahrer, worin deren Aufmerksamkeit auf die Nothwendigkeit gelenkt wird, die stromaufwärts fahrenden Schiffe mit allem zur Erleichterung der Steuerung Erforderlichen zu versehen. Die Commission erinnert in dieser Kundmachung an die Verantwortlichkeit der Schiffer für von ihnen verursachte Unfälle, sowie daran, dass, wenn ein Schiff in einer das Fahrwasser sperrenden Weise verunglücken sollte, die äussersten Massregeln ergriffen werden können. Insbesondere wird hervorgehoben, dass, wenn Schiffe von über 200 Fuss Länge nicht mit einem Dampfsteuer und einem Gegensteuer versehen sind, die Ausrede der mangelhaften Functionirung des Steuers nicht angenommen wird.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahnproject von Meran nach Landeck mit einer Abzweigung von Pass Finstermünz nach Martinsbruck. (Vorconcessions-Ansuchen.) Die Bankfirma E. Schwarz' Söhne in Bozen ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahnverbindung von Meran über Naturns, Schlanders, Eyrs, Glurns, Nauders, Finstermünz, Pfunds und Ried nach Landeck mit einer Abzweigung von Pass Finstermünz nach Martinsbruck zum Anschlusse an die von der Graubündtener Eisenbahn-Gesellschaft auf Schweizerischem Gebiete projectirten Eisenbahnlinie von Chiavenna über den Majolapass und Zernetz nach Martinsbruck eingeschritten. Im Hinblicke auf den projectirten Anschluss an die Schweizer Localbahnen soll diese Eisenbahnverbindung mit einer Spurweite von 1 m ausgeführt werden.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für den in der Station Ražice der Linie Wien-Eger durch Josef Reichmann herzustellenden Kohlenschuppen;
2. für den in der Station Neugedein der Linie Janowic-Taus durch Josef Oswald herzustellenden Kohlenschuppen;
3. für das in der Station Ossegg der Linie Dux-Bodenbach herzustellende heizbare Schilderhaus.

— (Herstellung einer Brücke von 10 m Lichtweite im km 141·968 der k. k. Staatsbahnlinie Wien-Eger: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung einer Brücke von 10 m Lichtweite im km 141·968 der k. k. Staatsbahnlinie Wien-Eger für den 22. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Freih. von Hock betraut. [G.-I.-Z. 2422.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn-Vlarapass: Vergrösserung der Station Blažowitz.) Mehrere Herstellungen in der Station Blažowitz, u. zw. die Aufstellung zweier Wasserkrahne und Herstellung einer Wasserleitung, die Verlängerung des vierten Geleises auf eine nutzbare Länge von 447 m und die Auflassung der Wegübersetzung im km 16·0/1 ist genehmigt worden. [25. Jänner, Z. 2099.]

Böhmische Commercialbahnen. (Errichtung einer Strassenbrückenwaage in der Station Velelib.) Für die gräfl. Czernin'sche Zuckerfabriks-Verwaltung in Dymokur wird in der Station Velelib eine Strassenbrückenwaage zur Ausführung gebracht. [8. Februar, Z. 2774.]

Wiener Tramway - Gesellschaft. (Ausbau neuer Linien.) Auf Grund des Ergebnisses der am 10. und 12. September 1889 und am 9. Jänner 1890 durchgeführten politischen Begehung ist der Bauconsens für die Linien:

a) vom Opernring durch die Eschenbachgasse, Gumpendorferstrasse bis zur Wallgasse nächst der Gumpendorfer Linie;
b) durch die Burggasse, und
c) abzweigend von den bestehenden Geleisen in der Alserstrasse durch die Kinderspitalgasse und Alsbachstrasse in die Hernalser Hauptstrasse ertheilt worden.

[22. und 30. Jänner, ZZ. 2508, 2154 und 2511.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Székely - Udvarhely — Csik-Szereda. (Technische Vorarbeiten.) Die technischen Vorarbeiten auf der von der Endstation Székely-Udvarhely der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Segesvár (Schässburg) — Székely-Udvarhely (Comitat Udvarhely) abzweigenden und bis Csik-Szereda (Comitat Csik) projectirten Localbahn Székely-Udvarhely – Csik-Szereda, sind insoweit vorgeschritten, dass nach Erwerb der definitiven Concession der Bau sofort in Angriff genommen werden kann. Diese Strecke ist ein Theilglied des „Székler Bahnen" genannten Localbahnnetzes, nachdem selbe jene Landestheile Siebenbürgens durchschneiden, welche das „Székler Land" genannt werden und ursprünglich das Gebiet der Székler Grenzregimenter waren.

Localbahnproject Nagy - Surány—Verebély—Aranyos-Maróth. (Entsendung einer Interessenten-Deputation zum kgl. ungar. Handelsminister) Die Interessenten des Barser Comitates haben unter Führung des Obergespans Johann Kazy eine Deputation zum kgl. ungar. Handelsmister entsendet, welche diesem die Bitte um Förderung der projectirten Localbahn Verebély—Aranyos-Maróth (der sogenannten Szitvathalbahn) vortrug. Bezüglich dieses Projectes ist zu erwähnen, dass die Direction der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Anbetracht der von Seite des Barser Comitates zugesicherten Beitragsleistung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1889) im Principe den Ausbau dieser von ihrer Linie Tót-Megyér—Nagy-Bélicz in der Station Aranyos-Maróth abzweigenden Localbahn unter der Bedingung zusagte, diesen Bau innerhalb dreier Jahre fertigzustellen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52 ex 1889). Nachdem aber dieser Termin den Interessenten zu sehr in die Ferne gerückt erscheint, fanden sie sich veranlasst, die Intervention des Ministers zu Gunsten einer früheren, und zwar der baldmöglichsten Ausführung des Baues nachzusuchen.

Projectirte Localbahn Kecskemét—Lajos-Misze. (Subventions-Verhandlungen.) Die Projectanten der in Fortsetzung der Localbahn Budapest—Lajos-Misze und zum Anschlusse derselben an die Linie Wien-Marchegg-Budapest-Orsova-Verciorova der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu erbauenden Localbahn Lajos-Misze—Kecskemét, haben wegen Gewährung einer entsprechenden Subventionirung des der Stadt Kecskemét grosse Vortheile versprechenden Bahnbaues Verhandlungen mit der Kecskeméter Commune eingeleitet und ist der diesbezügliche Vertragsabschluss nunmehr vom Resultate der noch nicht ausgetragenen Frage der Tarifsätze abhängig.

Projectirte Localbahn Szentes—Hód-Mezö-Vásárhely. (Kostenvoranschlag, finanzielle Betheiligung und Trassenbestimmung.) Der Ingenieur Josef Fleischmann wurde seinerzeit mit der Ausarbeitung des Detailprojectes für die von der Endstation Szentes der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szolnok—Kun-Szent-Márton-Szentes aus projectirten Localbahn Szentes—Hód-Mezö-Vásárhely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1889, Vorconcession Post 1) betraut. Durch diese Linie soll der Knotenpunkt Szolnok des östlichen Hauptnetzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen via Szentes in der Station Hod-Mezö-Vásárhely mit der Staatsbahnlinie Nagyvárad (Grosswardein)-Eszék-Villány verbunden werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1889). Dem Kostenvoranschlage zufolge beträgt die effective Kostensumme für die 34·3 km lange Linie 710.468 fl., d. i. rund 20.671 fl. per Kilometer. Bisher wurden von Seite der Gemeinde Mindszent 100.000 fl. und von der Gemeinde Szegvár 30.000 fl. als Interessentenbeiträge angemeldet, doch sind noch namhafte weitere Beiträge, und zwar von Seite der Städte Szentes und Hód-Mezö-Vásárhely, sowie mehrerer, durch die neuerliche Abänderung der ursprünglich projectirten Trasse nunmehr zu berührenden Gemeinden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 103 ex 1889) zu gewärtigen. Als Hauptstationen sind vorläufig bestimmt: Szentes, Mindszént, Mártély und Hód-Mezö-Vásárhely, doch dürfte, in Berücktigung einzelner Localinteressen, noch eine, wenn auch nicht wesentliche, Modification bezüglich der Zwischenstationen erfolgen.

Projectirte Háromszéker Localbahnen. (Vergebung des Bahnbaues.) Die Finanzgruppe des Hauses Erlanger und Söhne in Frankfurt a. M. hat, wie aus Budapest berichtet wird, den Bau der von ihr zur Financirung übernommenen Háromszéker Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19) der Frankfurter Firma Arnoldi übertragen, welche im Vereine mit mehreren Budapester Bauunternehmungsfirmen des ferneren in Budapest eine Eisenbahn- und Wasserbau-Commandit-Gesellschaft zu etabliren beabsichtigt, welche sowohl den Bau von Localbahnen cultiviren, als auch bei Ausführung von Fluss- und Wasserregulirungsarbeiten durch Herbeiziehung deutscher Capitalskräfte sich betheiligen wird.

Pressburger Eisenbahnbrücke. (Verbindung zwischen dem nord- und südwestlichen Eisenbahnnetze Ungarns.) Durch Vermittlung des nunmehr als gesichert zu betrachtenden Eisenbahnprojectes Pressburg-Steinamanger (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18) wird der Hauptzweck der im Bau begriffenen und bis Ende dieses Jahres zu vollendenden stabilen Donaubrücke nächst Pressburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1889) insoferne vollständig erfüllt werden, als auf diesem Wege der nordwestliche Theil des ungarischen Eisenbahnnetzes in gerader Linie über Steinamanger und weiterhin von Zala-Szent-Iván aus über die im Bau begriffene Linie Csáktornya—Zala-Szent-Iván—Ükk, schliesslich über die Zagorianer Bahn mit der südlichen Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Agram-Karlstadt-Fiume verbunden werden wird.

Localbahn Budapest — Lajos - Misze. (Uebernahme der Kehricht- und Mistabfuhr aus Budapest.) In Angelegenheit der von der Budapester Commune beabsichtigten Verführung des Haus- und Strassenkehrichts, sowie sonstigen Mistes auf von der Hauptstadt ferne gelegene Ablagerungsplätze durch Vermittlung der Localbahn Budapest—Lajos-Misze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19), hat nun der kgl. ungar. Handelsminister einen Erlass an die Municipalbehörde gerichtet, in welchem er den Preis von 5 fl. per Waggon in dem Falle zu genehmigen erklärt, wenn für täglich die Frachtgebühr nach mindestens 15 Waggonladungen zugesichert würde.

Projectirte Gründung einer General-Omnibus-Gesellschaft in Budapest. (Vorlage eines Offertes.) Der amerikanische Vice-Cconsul Ludwig Gerster hat, als Repräsentant einer englisch-amerikanischen Finanzgruppe, dem Budapester Municipium das Offert auf Errichtung einer im grossen Style gehaltenen General-Omnibus-Unternehmung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) vorgelegt. Die Projectanten beanspruchen: Bewilligung einer 50jährigen Concessionsdauer; gänzliche oder auch nur theilweise Befreiung der hauptstädtischen Pflastermauth; Ueberlassung eines geeigneten Grundstückes zu ermässigtem Preise zum Baue der Betriebs-Ubicationen; Unterstützung des an die kgl. ungar. Minister des Handels und der Finanzen zu richtenden Gesuches um Gewährung von Steuerbegünstigungen. Dem entgegen verpflichtet sich die Gesellschaft, 400 dreispännige Imperial-Omnibusse nach englischem Modelle in Betrieb zu setzen und die statutenmässig fixirten Linien mit Anwendung des Correspondenzdienstes fahrordnungsmässig zu befahren. Des ferneren soll vom Wagenbedarfe, der Beschirrung etc. so viel in Ungarn erzeugt werden, als diesbezüglich offerirende Firmen innerhalb einer bestimmten Frist nach den englischen Typen beizustellen im Stande sein werden. Dem Offerte Gerster's, welches der hauptstädtischen Polizeisection zur Berichterstattung überwiesen wurde, lag eine Caution von 20.000 Gulden bei.

Ausland.

Preussen. (Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung der Station Niederhausen.) Die für die Station Niederhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (linksrheinische) bestehende beschränkende Bestimmung, nach welcher der Verkehr nach dieser Station nur in Francatur, von dieser Station nur in Ueberweisung und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung abgefertigt werden kann, gelangt mit dem 1. März zur Aufhebung.

— (Schliessung der Station Friedrichsthal [Grube] für den Privatgüterverkehr.) Mit 1. April wird die Station Friedrichsthal (Grube) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (linksrheinische) für den Privatgüterverkehr geschlossen und können von diesem Tage ab nur solche Sendungen von und nach der genannten Station zur Abfertigung gelangen, welche von der Bergbehörde daselbst aufgegeben werden, oder an dieselbe gerichtet sind.

Mecklenburg. (Organisation der grossherzoglich Mecklenburg-Schwerin'schen Eisenbahnverwaltung.) In der am 7. Februar herausgegebenen Nummer des M.-Schw. Regierungsblattes ist die Verordnung vom 29. Jänner 1890, betreffend den Uebergang der aus Landesmitteln erworbenen, bezw. zum Betrieb übernommenen Eisenbahnen und die Organisation der grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung publicirt worden. Die erworbenen Bahnen, die bisherigen Friedrich Franz-Eisenbahnen, die Güstrow-Plauer, Gnoien-Teterower, Wismar-Rostocker und die Doberan-Heiligendammer Eisenbahn, sowie die Wismar-Karower Eisenbahn, bei welcher nur der Betrieb übernommen wird, erhalten den gemeinsamen Namen „Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn". Die centrale Verwaltung und Leitung dieser Bahnen erfolgt unter der Oberaufsicht des grossherzoglichen Ministeriums des Innern durch die grossherzogliche General-Direction zu Schwerin. Die Verordnung regelt das Oberaufsichtsrecht des Ministeriums, wie die Befugnisse und Zusammensetzung der General-Direction, die an der Verwaltung der Bahnen theilnehmen, der nachgeordneten Behörden und die Anstellungsbedingungen für den grossherzoglichen Eisenbahndienst. Die grossherzogliche General-Direction, welche aus dem General-Director, dem Stellvertreter desselben und der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern besteht, wird in zwei Abtheilungen, eine für allgemeine Verwaltung und eine technische, getheilt. Für jede Abtheilung ist der betreffende Dirigent verantwortlich. Doch erledigt die General-Direction eine Reihe von in der Verordnung speciell angeführten Gegenständen durch collegialische Berathung und Beschlussfassung. Nach einer weiteren Bekanntmachung des Ministeriums des Innern bewirkt die Grossherzogliche General-Direction die Liquidation der bisherigen Eisenbahn-Gesellschaften. Die Einsetzung der General-Direction und die Uebernahme der einzelnen Bahnen erfolgt voraussichtlich im Laufe Monats März. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schweiz. (Genehmigung des Bauprojectes der Eisenbahn Visp-Zermatt.) Mittelst Beschlusses des Bundesrathes vom 31. December 1889 wurde dem allgemeinen Bauprojecte der Eisenbahn Visp-Zermatt im Gebiete der Gemeinden Törbel, Emd, Grächen und St. Niklaus unter bestimmten Vorbehalten die Genehmigung ertheilt.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2441 Tonnen Gehalt ist am 3. Jänner mit 6 Passagieren und 501 Gewichtstonnen Ladung, ausschliesslich nationaler Provenienz, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich nach Bombay: 146 t, darunter 585 Colli Papier, 70 Colli Glaswaaren, 37 Colli Metallwaaren, 35 Colli Seife, 30 Colli Lampen, 208 Colli Wein; nach Calcutta: 86 t, darunter 660 Colli Zucker, 134 Colli Papier, 32 Colli Wein; nach Hongkong: 57 t, darunter 300 Colli Quecksilber, 300 Colli Zündhölzchen, 190 Colli Stahl und 20 Colli Papier; nach Singapore: 67 Colli Papier und 40 Colli Mehl u. s. w. Die nationale Ausfuhr, welche mit Rücksicht auf den Gehalt des Dampfers sechsmal so gross sein könnte, stellt sich sehr geringfügig dar. Demgemäss erreichte der Werth der Ausfuhr lediglich 244.391 fl. und ist das Erträgniss der Fracht hiefür nicht im Stande, die Regie eines so grossen India Steamers auch nur halbwegs zu decken.

Rumänien. (Bau einer Donaubrücke zwischen Czernawoda und Fetesti.) Von der kgl. rumänischen Regierung wurde der Bau einer Donaubrücke zwischen Czernawoda und Fetesti der französischen Gesellschaft Fives in Lille gegen den Betrag von 7,657.617·75 Frcs. übergeben. Letztere hat den Garantiepreis von 800.000 Frcs. bereits deponirt. Die Arbeiten sollen am 1. April 1890 beginnen und die Strecke soll am 1. October 1894 dem Betriebe übergeben werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Wagenübereinkommen.) Der im November 1889 ausgegebene I. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

— (Zusammenstellbare Rundreisehefte, Nachtrag 5.) Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat zum Verzeichniss der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte einen Nachtrag herausgegeben, der als 5. Nachtrag zur Maiausgabe, als 4. Nachtrag zur Juniausgabe und als 2. Nachtrag zur Augustausgabe für 1889 gilt. Der Nachtrag enthält eine grössere Anzahl neuer Fahrscheine für Deutschland und Luxemburg, Oesterreich-Ungarn, Belgien und die Niederlande. Neue Ausgabestellen für zusammenstellbare Rundreisehefte sind errichtet in Cassel und Mannheim (nur für Reisen innerhalb Deutschlands), in Halle und Posen.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 19. Vorrichtung zur Theilung der Schneemassen bei Schneepflügen. — Max Szarbinowsky. 17./1.
„ 19. Unterlags-Krempelplatten für Quwerschwellen.—Wenzel Hohenegger. 20./1.
„ 19. Neues Schienenbefestigungsmittel. — Guido Rütgers. 31./1.
„ 19. Verbesserungen in metallenen Schwellen, sowie Befestigungstheilen für Eisen- und Strassenbahnschienen. — Thomas Airey. 30./1.
„ 20. Neuer Gefällszeiger. — Carl Marek. 15./1.
„ 20. Zugsignalapparat. — William Andrews & William Henry Parker. 1./2.
„ 21. Dynamomaschine. — Alfred Gartner & Walter Thompson. 10./1.
„ 21. Galvanische Elemente mit undurchdringlichen Diaphragmen. — Isaiah Levis Roberts und Henry Leffert Breewort. 14./1.
„ 21. Verbesserungen an Beschlägenhältern und Nebentheilen elektrischer Lampen, sowie an Contactvorrichtungen, die zur Schliessung und Unterbrechung elektrischer Ströme dienen. — Edward William Lancaster. 16./1.
„ 21. Eigenthümliche Construction bei Dynamomaschinen, infolge deren alle magnetischen Kraftlinien ausgenützt werden. — Franz Schmidt. 18./1.
„ 21. Ein neuer Hörapparat für Telephone. — Bernhard Iscovitz und Albert Brandeis. 21./1.
„ 21. Ein Telephonograph. — Bernhard Iscovitz und Albert Brandeis. 22./1.
„ 21. Neuerungen an elektrischen Maschinen. — W. Stanley jun. 24./1.
„ 21. Polklemme. — Heinrich Arld. 26./1.
„ 21. Neuerung in der Schaltung von Wechselstrom-Generatoren und Motoren. — M. von Dolivo-Dobrowolsky und die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft. 1./2.
„ 24. Neuer Asche-, Russ- und Funkenfänger, zugleich Zugregulator für Kamine jeder Art. — Gerard W. Rahder und Friedrich Ebeling. 21./9. 1889.
„ 46. Neuartige fahrbare Petroleum-Motor-Locomobile. — Märky, Bromovsky & Schulz. 15./1.
„ 46. Regulirung für Gas- und Petroleum-Motoren. — Gasmotorenfabrik Deutz. 16./1.
„ 46. Neuer Motor ohne Kurbel. — Wenzel Jäckl. 22./1.
„ 46. Neuerungen an Zugbäumen für Göpel. — Carl Ferdinand Paul Hübner. 23./1.
„ 47. Schlauchdichtung für Kolben und Kolbenstangen. — Emil Dönitz. 10./1.
„ 47. Neuerung an gläsernen Selbstölern. — Brüder Nechvile. 15./1.
„ 47. Differential-Druckkolben-Schmierapparat. — François Nicolas Santenard. 18./1.
„ 47. Neuerung an Kurbel-Mechanismen. — Augustin Kluge 20./1.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung des Rangirbahnhofes „Wien-Brigittenau“.

Am 15. Februar 1890 wurde der in km 0·6—1·5 der Donau-Uferbahn nächst Nussdorf neu errichtete Rangirbahnhof „Wien-Brigittenau“ in Benützung genommen.

Genannter Bahnhof dient ausschliesslich internen Zwecken und findet daselbst eine Personen- und Güterabfertigung nicht statt.

Wien, am 18. Februar 1890. [128]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Seit 1. Jänner 1890 gelangen für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn directe Frachtsätze zur Anwendung, welche durch Zusammenstoss der normalen Frachtsätze bis und ab Wien (Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) gebildet werden.

Wien, am 18. Februar 1890. [129]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausnahme-Frachtsätze für Roheisen.

Mit der Giltigkeit ab 10. März 1890 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis zur Einführung im Tarifwege, gelangen im Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande neue Ausnahme-Frachtsätze für Roheisen in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Kartirungswege zur Einführung, und zwar:

Von Mähr.-Ostrau nach Kattowitz . . . . 0·40 Mk.
„ „ „ Laband . . . . . 0·40 „
pro 100 Kilogramm.

Wien, am 20. Februar 1890. [130]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 4.

Einbeziehung der Station Borki wielkie.

Die Station Borki wielkie der Galizischen Carl Ludwig-Bahn wird mit 1. März 1890 in den Ausnahmetarif für Holz des obengenannten Verbandes einbezogen, und zwar finden bis auf Weiteres die Frachtsätze der Station Maximowka Anwendung.

Wien, am 20. Februar 1890. [131]

Namens der Verbands-Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Schimischow.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1890 wird die Station Schimischow der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau rücksichtlich des Specialtarifes III in den obengenannten Verband einbezogen, und zwar gelangt in Schnitttafel I b der Schnittsatz von Mk. 0 29 pro 100 kg zur Einführung.

Wien, am 20. Februar 1890. [132]

Namens der Verbands-Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tour- und Retourbillets zwischen Olmütz und Brünn einerseits und Teplitz andererseits.

Vom 1. März 1890 an werden Tour- und Retourkarten für Personenzüge mit 45tägiger Giltigkeit zwischen Olmütz und Brünn einerseits und Teplitz andererseits via B.-Trübau—Prag verausgabt werden.

Die Preise dieser Tour- und Retourbillets betragen per Person:

Olmütz-Teplitz und retour: in der II. Wagenclasse fl. 19.80
„ „ III. „ „ 13.20
Brünn-Teplitz und retour: in der II. Wagenclasse fl. 20.—
„ „ III. „ „ 13.30

Wien, am 19. Februar 1890. [133]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Tarifeinführung im Ungarisch-Adriatischen Verbandsverkehr.) Am 1. Februar sind zu den im Ungarisch-Adriatischen Verbandsverkehr seit 1. Juli 1887, bezw. seit 1. September 1888 giltigen Tarifheften 1, 2 und 3 die Nachträge VI, bezw. III in Kraft getreten. Diese Nachträge enthalten Aenderungen in der Verbands-Waarenclassification, ferner neue Frachtsätze für die Verbands-Ausnahmetarife Nr. 1 und 7 und neue Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Ungarischen Nordostbahn.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. (Tarifheft 4.) Mit dem 1. März 1890 wird die Station Borki wielkie der Galizischen Carl Ludwig-Bahn in den Ausnahmetarif für Holz des Galizisch-Norddeutschen Verbandes einbezogen. Für genannte Station finden bis auf Weiteres die Sätze der Station Maxymówka Anwendung.

Ungarischer Eisenbahnverband. (Nachtrag III zum Theil II, Heft 1.) Am 1. Jänner 1890 ist der Nachtrag III zu dem vom 1. December 1887 giltigen Tarifheft 1 in Kraft getreten. Derselbe enthält: Ergänzung, resp. Berichtigung der besonderen Bestimmungen, Aufnahme neuer Stationen, Erweiterung, Ergänzung, resp. Aufhebung von Ausnahmetarifen, Aenderung von Frachtsätzen, Bestimmungen bezüglich Anwendung der Ausnahmetarife, Berichtigungen und Stationsnamen-Abänderungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
620	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Für Güter des Specialtarifes III und jener Ausnahmetarife, deren Artikel in den Specialtarif III gehören, sowie für Mehl, Mahlproducte und Kleie	Aussig-Landungsplatz	Den in den Elbeumschlagstarifen Oesterreich— und Galizien—Aussig-Landungsplatz vom 15. April 1888, bezw. vom 1. März 1886, sammt Nachträgen enthaltenen Stationen und vice versa	Bei **Auflieferung** eines **Minimalquantums von 1000 Tonnen bis Ende December 1890**	Bis Ende December 1890	Die während der Dauer dieses Zugeständnisses für den Verkehr Oesterreich— und Galizien—Aussig-Landungsplatz giltigen Tarife			4·5 Pfennige pro 100 kg von der Schleppbahngebühr, insoweit dieselbe tarifmässig mit 9·5 Pfennigen pro 100 kg zur Einhebung gelangt, bezw. nicht schon im Tarifwege oder durch anderweitige Publicationen nur mit 5 Markpfennigen bemessen ist	Im Rückvergütungswege	Bei der Aufgabe in Aussig-Landungsplatz: Origin.-Aufgabs-Recepisse, ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend. Bei der Abgabe in Aussig-Landungsplatz: Original-Frachtbriefe, ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Empfängerin lautend. Diese Documente sind spätestens Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	Transporte gleicher Artikel im Verkehre West-Oesterreich—Aussig-Landungsplatz werden in das Minimalquantum von 1000 Tonnen mit einbezogen, geniessen jedoch keinen Nachlass
621	Böhmischen Westbahn		a) Für Brennholz und Schwartenabfallholz, beide bis zu 1·5 m Länge, dann Eisenbahnschwellen b) Für Schnittholz u. Hopfenstangen, beide bis zu 6·3 m Länge und Rundholz bis zur Länge zweier Wagen	Prag B.W.B.	Zbirow	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Februar 1890 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Localgütertarif	kr. ö. W. a) 22·2 b) 32·3	kr. ö. W. 20·0 25·84	kr. ö. W. 2·2 6·46	Im Kartirungswege		
					Holoubkau				a) 23·8 b) 34·3	20·6 27·44	3·2 6·86			
					Rokycan				a) 26·1 b) 36·6	21·5 29·28	4·6 7·32			
					Pilsen				a) 32·1 b) —	23·5 —	8·6 —			
622	Südbahn-Gesellschaft	Am Galizisch-Adriatischen Eisenb.-Verbande betheiligten Verwaltungen	Reisstärke	Sagrado	Suczawa	Für Einzelnsendungen Für Sendungen à 5000 kg à 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Routenvorschrift unzulässig	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interne Tarife	kr. 677·5 537·7 399·4	kr. 474·5 461·8 347·6	kr. 203·0 75·9 51·8	Im Kartirungswege		
623	Südbahn-Gesellschaft		Gerstenausschuss (Reuterausputz)	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) loco und transit, sowie nach Wien (Matzleinsdorf) vorgelegenen Stationen, insolange sich der normale Tarif nicht billiger stellt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Verschieden	76·5 kr. N. incl. Mgb.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
624	Südbahn-Gesellschaft		Papier, als: Patentpapier, Packpapier, Druckpapier, Pappendeckel und Holzdeckel	Villach S.B. Spittal a/D.	Graz S.B.	**Bei Aufgabe in jedem Gewichte.** Diese Transporte sind als Patent-, Pack-, Druckpapier, bezw. Pappendeckel oder Holzdeckel declarirt zur Aufgabe zu bringen und ist die Verpackung derselben derart vorzunehmen, dass die Papiergattung Seitens der Bahnorgane constatirt werden kann	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	124·0 108·0 kr. inclus. Mgb.	66·0 76·0 kr. inclus. Mgb.	58·0 32·0 kr.	Im Kartirungswege		
625	Eisenbahn Wien-Aspang		Eisengusswaaren	Pitten	Wien E. W. A.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	26·5 kr.	Verschieden	Kartirung		
626	Eisenbahn Wien-Aspang		Schlacken aller Art, Hammerschlag und Drehspäne, letztere, soweit dieselben als Abfall und nur als Rohmaterial zum Hochofen-Betrieb in Betracht kommen	Wien E.W.A.	Pitten	Frachtzahlung für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	26·3 kr.	18·0 kr.	8·3 kr.	Kartirung		
627	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische	St. Egyden	Pitten	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Ausladen durch die Partei innerhalb 8 Tagesstunden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	9·0 kr.	7·0 kr.	2·0 kr.	Kartirung		
628	Eisenbahn Wien-Aspang	Wiener Verbindungsbahn	Kohle, mineralische und Coaks	Wien { K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. S.B. } trs.	Wien E.W.A. transit (für die Haltestelle Simmering E.W.A.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Transporte müssen über jene Bahnen befördert werden, von deren Wiener Bahnhöfen dieselben auf die Wiener Verbindungsbahn eintreten	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif der Wiener Verbindungsbahn	5·0 kr.	4·0 kr.	1·0 kr.	Kartirung		Für die Zustreifstrecke Wien E.W.A.—Simmering E.W.A. wird die Gebühr von 2 kr. pro 100 kg aufgerechnet
629	Eisenbahn Wien-Aspang	Wiener Verbindungsbahn	Wein, Most, leer retourgehendes Geschirr	Wien { K.F.N.B. St.E.G. Oe.N.W.B. S.B. } trs.	Simmering E.W.A und vice versa	In beliebigen Mengen. Die Transporte müssen über jene Bahnen befördert werden, von deren Wiener Bahnhöfen dieselben auf die Wiener Verbindungsbahn eintreten	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif der betheiligten Bahnen	11 0 kr.	8·0 kr.	3 0 kr.	Kartirung		
630	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Alaun	Saaz	Wien K.F.J.B. Budapest St.E.G., " -Donau-Ufer-Frachten-Bhf. " -Josefstadt " -Kelenföld " -Lipotváros " -Südbahnhof	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 24. Februar bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Local-tarif Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	kr. ö.W. a) 142·0 b) 142·0 a) 233·2 b) 233·2	kr. ö.W. a) 130·0 b) 120·0 a) 183·0 b) 171·0	kr. ö.W. a) 12·0 b) 22·0 a) 50·2 b) 62·2	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	Von diesen ermässigten Sätzen wird keinerlei Refactie mehr gewährt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
631	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nord-Nordbahn	Bauholz	Friedrichshütte	Brünn	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen	Bis auf Weiteres, spätestens auf Jahresfrist	Galizisch-Oesterr.-Böhmischer Eisenbahn-verband		45·8 kr.		Im Kartirungswege		
632	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel als Eilgut	Szentes Kun-Szt.-Marton	Wien K.F.N.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandtarif, Theil II, Heft 4	kr. 422·7 416·0	kr. 215·0 215·0	kr. 207·7 201·0	Im Kartirungswege		
633	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nord-bahn	Eisenvitriol	Bazin	Stadlau loco und transit Wien St.E.G. oder K.F.N.B. loco u. transit	Aufgabe von respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif Theil II, Heft 1 a	kr. 35·2 38·9	kr. 26·8 29·8	kr. 8·4 9·1	Im Kartirungswege		
634	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Torfstreu und Torfmull in gepresstem Zustande	Okřiško, Znaim und Prag St.E.G. (Hrabovka) transit	Oesterreichischen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif Theil II, Heft 3	Frachtsätze der Classe C	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 (für Heu, Häckerling und Stroh)	Verschieden	Im Kartirungswege		Abladen haben die Parteien zu besorgen
635	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, Naphta (Bergnaphta), weisses Steinöl, Bergöl oder Erdöl, Blau- und Grünöl	Gorlice Grybow Krosno Skołyszyn Zagórzany	Stadlau via Zwardon-Marchegg	Aufgabe von respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 106·4 102·2 112·4 107·8 105·9		Im Kartirungswege		
636	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		a) Holz des Specialtarifes 2 b) und der Classe C Eisenbahnschwellen	Borohradek	Velim	**Bei Auflieferung von mindestens 200 Tonnen** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	kr. a) 33·9 b) 28·1 a) 33 9 b) 28·1	kr. a) und b) 24 5 a) und b) 22 5	kr. a) 9·4 b) 3 6 a) 11·4 b) 5 6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	
637	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Kalk	Kalk-Podol oder Prachovic	Polna Skutsch Chotěboř Zdiretz-Kreutzberg	In vollen Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	kr. 42·6 25·3 35·1 32·5		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg a)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr. a) und b)	kr. a)	kr. b)	kr. a)	kr. b)			
638	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		a) Mauerziegel b) Dachziegel	Krasna	Weisskirchen L.B. Weisskirchen Stadt Czernotin-Keltsch Milotitz Hustopetsch Löschna-Lhotka Rauczka Jablunka Wsetin	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Effectuirung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	13·5 11·9 11·1 8·3 7·5 5·1 8·4 10·4 13·2	7·9 6·7 6·1 4·0 3 4 2 3 2·8 4·2 6 7	10·8 9·2 8 4 5 6 4·8 2·3 4·0 6 0 9 2	5·6 5·2 5·0 4·3 4·1 2·8 5 6 6·2 6 5	2·7 2·7 2·7 2·7 2·7 2·8 4 4 4 4 4·0	Im Kartirungswege		
639	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Neufeld (Lajta-Ujfalu)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zu Regiezwecken der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, unter deren Adresse selbe zur Beförderung kommen und durch welche selbe auch übernommen werden müssen	Bis Ende December 1890	Directer Tarif vom 1. Februar 1886	59·7 kr.	52·7 kr.		7·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die Betriebsleitung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891	Die Frachtbegünstigung ist für Parteien unzugänglich

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 23. | **Wien, 25. Februar 1890.** | **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 21. Februar 1890, womit für März 1890 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat März 1890 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 17½ Percent in Silber zu entrichten ist.

Dunajewski m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Prinzersdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen durch das Pielachthal nach Frankenfels.

Das k. k. Handelsministerium hat dem beh. aut. Civilingenieur Albert Mayer in Weidlingau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Prinzersdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen durch das Pielachthal nach Frankenfels im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. Februar 1890. Z. 3406.

Genehmigung der geänderten Statuten der Gaisbergbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die abgeänderten Statuten der Actiengesellschaft „Gaisbergbahn-Gesellschaft“, welche an die Stelle der unterm 23. Mai 1887 bestätigten Statuten treten, genehmigt.

Wien, am 30. Jänner 1890, Z. 1465. H.-M.Z. 5086.

Europäische Donau-Commission.

Herbstsession 1889.

II.

Auf der Tagesordnung der Session stand ferners die Constatirung der Vollendung und Vertheilung der dritten Denkschrift über die Arbeiten an der unteren Donau. Diese Denkschrift, welche sich an ähnliche Publicationen in den Jahren 1865 und 1873 anschliesst und den Zeitraum von 1873—1886 umfasst, gibt einen gedrängten Abriss der technischen, finanziellen und administrativen Thätigkeit der Europäischen Donau-Commission in dem erwähnten Zeitraume, bespricht und erläutert die während desselben vorgenommenen Strombauten und constatirt schliesslich, dass die Commission alle ihre finanziellen Verbindlichkeiten erfüllt hat und vollkommen schuldenfrei sich in den geordnetsten Verhältnissen befindet. Die Denkschrift zerfällt in 5 Abschnitte, deren erster den technischen Dienst, und zwar abgesondert die Arbeiten an der Mündung und jene im Strome selbst, behandelt. Abschnitt 2 handelt von dem Finanz- und Rechnungsdienste, erläutert die Veränderungen in den einschlägigen Dienstzweigen, gibt sodann einen Ueberblick über die verschiedenen Revisionen und Reductionen des Schiffahrts-Gebührentarifes und schliesst mit einer eingehenden Darlegung der finanziellen Lage der Commission. In den Abschnitten

3, 4 und 5 werden die Schiffahrts-Inspection, das Hafencapitanat in Sulina und das Marinespital daselbst behandelt. 28 statistische Tafeln über die Materialverwendung, die Kosten der Arbeiten, technische und metereologische Daten, endlich solche über die Schiffahrtsbewegung, bilden den Anhang der Denkschrift, und sei aus denselben nur hervorgehoben, dass die Europäische Donau Commission bisher für Regulirungsbauten 15,603.507·13 Fr., davon im Zeitraume 1873—1886 7,520.570·74 Fr. verausgabte. Von dieser Summe entfallen auf: Arbeiten an der Mündung 5,974 563·39 Fr., bezw. 1,340.765·39 Fr.; auf Arbeiten im Strome 8,387 072·59 Fr., bezw., 5,272.339·59 Francs; auf verschiedene Arbeiten 743.160·06 Fr., bezw. 381.754·67 Fr., endlich auf den Hilfs- und Erhaltungsdienst 525.711·09 Fr., welch letztere Summe ausschliesslich in der Periode 1873—1886 zur Verwendung gelangte. Beigegeben ist der Denkschrift ein grosser Atlas mit 78 Blättern, der eine Karte des Donaudelta und vergleichende Pläne der Mündung, sowie der einzelnen Sectionen des Sulinaarmes enthält, aus denen die vorgenommenen Verbesserungsarbeiten ersehen werden können.

In technischer Beziehung konnte ferners über die am 12. Juni 1889 vorgenommene Eröffnung des Durchstiches Massourale, zwischen dem 39. und 38. Meilensteine, berichtet werden. Dieser Durchstich, welcher mit einem Aufwande von ungefähr 450.000 Fr. hergestellt wurde, schneidet zwei scharfe Krümmungen ab und verkürzt die Fahrt um 780′. Seine Breite beträgt in der Nullwasserlinie 340′. Er bietet der Schiffahrt eine bequeme Durchfahrt und sind mit seiner Eröffnung die letzten scharfen Krümmungen im oberen Sulinaarme weggefallen, so dass nunmehr Schiffe mit 1500—1900 Registertonnen und 300′ Länge anstandslos passiren können.

Dem alljährlichen Berichte des Ingénieur résidant ist zu entnehmen, dass die Hochwässer des laufenden Jahres abermals sehr bedeutend waren, und nur um 9″ unter denen des Vorjahres, welche die bisher höchst bekannten sind, zurückblieben. Vom 3. Juni an begann das Wasser zu fallen und am 4. Juli konnte mit den Bauten begonnen werden. Der niederste Wasserstand war am 23. September 2′ 11″ ober Null am Tultschaer Pegel, die nutzbare Tiefe an der Mündung $20^1/_2$′, in der Einfahrt in den Canal zwischen den Dämmen schwankte sie zwischen 22′ 8″ und 24′ 3″, während sie im Sulinaarm selbst nicht unter 17′ 3″ herunterging, daher gegenüber dem Vorjahre eine Besserung um 6″, gegenüber dem Jahre 1886 eine solche von 1′ 9″ aufweist. An den Mündungsdämmen, die sich in sehr gutem Zustande befinden, wurden nur geringfügige Erhaltungsarbeiten vorgenommen die Erneuerung der Uferverkleidung im Sulinaarme schritt programmgemäss vorwärts und auch die Arbeiten im Flusse selbst werden voraussichtlich anstandslos durchgeführt werden können. Die Baggerschiffe der Commission „Sulina" und „Delta" waren sehr thätig, der Leinpfad wurde im Monat August von Schilf und Gestrüpp gereinigt, und auch das Einrammen der nothwendig gewordenen Anbindpfähle ist in vollem Gange.

Die Commission ging sodann abermals in die Berathung der bereits der Frühjahrssession vorgelegenen*) Projecte über eine weitere Verbesserung des unteren Sulinaarmes ein. Die Vor- und Nachtheile der beiden Projecte, deren eines bekanntlich einen einzigen Durchstich von 31.850′ zwischen dem 8. und 18. Meilensteine vorschlägt, während nach dem anderen sich mit 3 kleineren Durchstichen beholfen werden soll, wurden Seitens des Projectanten und der Delegirten eingehend erörtert, doch gelangte man zu keiner Einigung und beschloss, die Entscheidung bis zur Frühjahrssession zu vertagen.

*) Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 91 ex 1889.

Bezüglich der Einführung der elektrischen Beleuchtung auf den Leuchtthürmen und Bojen, sowie im Sulinaarme selbst und im Donaustrome bis Braila überhaupt, die der italienische Delegirte zur Sprache brachte, beschloss die Commission vorerst den Ingénieur consultant mit den erforderlichen Vorstudien zu betrauen.

Der bedeutende Aufschwung, welchen der Flossverkehr nach Sulina zufolge Errichtung einer Dampfsäge in der genannten Stadt genommen, hatte zur Folge, dass die Bestimmungen des Art. 61 des Schiffahrts- und Polizei-Reglements nicht mehr ausreichten, um Unfällen vorzubeugen Das Executivcomité erliess daher an den Schiffahrtsinspector und den Hafencapitän von Sulina den Auftrag, den geänderten Verhältnissen angemessene Zusätze in Vorschlag zu bringen, welche von der Commission auch angenommen und besagtem Art. 61 als Abs. 2, 3 und 4 eingefügt wurden.

Um Schiffen, welche bereits einmal mit einem für die Einfahrt in die Donau giltigen Messbriefe eingelaufen waren, den letzteren aber verloren hatten, die nochmalige Vermessung zu ersparen, wurde zu Art. 7 des Reglements für das Verificationsbureau ein Zusatz gemacht, wonach die Verificationsbeamten ermächtigt werden, nach vorheriger Constatirung, dass sich an Bord des Schiffes nichts geändert habe, eine für die betreffende Fahrt giltige Erklärung über den Tonnengehalt auszustellen. Doch ist der Capitän eines solchen Schiffes anzuweisen, sich sofort um ein Duplicat seines Messbriefes umzusehen, widrigenfalls bei einer abermaligen Rückkehr die Aichung vorgenommen wird.

Utilitätsgründe und wiederholte Competenzconflicte zwischen dem Schiffahrts-Inspector und dem Hafencapitän von Sulina machten eine Abänderung der reglements- und instructionsmässigen Bestimmungen bezüglich der Aburtheilung der von Flusslootsen im Hafencapitanats-Bezirke begangenen Uebertretungen nothwendig, und ebenso wurden die Bestimmungen der Dienstinstruction für den Schiffahrts-Inspector durch Anordnungen bezüglich der Rückwirkung der Verurtheilung und Freisprechung eines für einen Unfall zur Verantwortung gezogenen Lootsen auf die verfügte Suspension vom Dienste ergänzt.

Schliesslich beschäftigte sich die Commission noch mit den vom italienischen Delegirten gestellten Anträgen auf Vergebung von Arbeiten im Submissionswege und durch Accordverdingung, auf Verificirung der in eigener Regie ausgeführten Arbeiten durch eine aus dem Ingénieur consultant und zwei fremden Technikern bestehende Commission und auf Einführung von Ersparungen in verschiedenen Dienstzweigen, sowie mit einzelnen Personalfragen, Ernennungen, Gehaltserhöhungen, Gratificationen u. dgl. m.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer schmalspurigen Localbahn von Bludenz nach Schruns. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Bürgermeister von Schruns, Jacob Stemer, ist im Vereine mit dem Ingenieur Franz Moldenhauer in Wien und dem Baumeister Jacob Rusch in Bludenz bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Bludenz nach Schruns in Vorarlberg eingeschritten.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Jänner.) Am Schlusse des Jahres 1889 waren 391·8 km Eisenbahnen im Stande der Bauausführung verblieben, wovon 70·1 km auf die Staatsbahnen und 321·7 km auf die Privatbahnen entfielen. Rücksichtlich der Staatsbahnen trat im Laufe des Monates Jänner keine Veränderung ein. Bei den Privatbahnen ergab sich eine Erhöhung der Baulänge um 9·9 km; es wurde nämlich die 1·1 km lange Zwittawauferbahn der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft dem Verkehre übergeben, dafür aber die 11 km lange Localbahn Innsbruck-Hall dem Baue zugeführt. Mit Ende Jänner stellt sich demnach die Ziffer der Baukilometer bei den Staatsbahnen mit 70·1 km, bei den Privatbahnen mit 331·6 km, zusammen also mit 401·7 km fest. Einen sehr erfreulichen Fortschritt hat die Bauausführung der Localbahn Gross-Priesen—Auscha aufzuweisen, auf welcher bereits mit der Oberbaulegung begonnen werden konnte. — Die Zahl der beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter betrug 4818 Mann (d. s. um 1414 weniger als im Vormonate).

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Anlage eines neuen Kohlendepotplatzes sammt Geleise in der Station Warnsdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Rumburg hat die politische Begehung des Projectes der Böhmischen Nordbahn für die Anlage eines neuen Kohlendepotplatzes sammt Geleise in der Station Warnsdorf für den 25. Februar anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Rumburg. [G.-I.-Z. 2668.]

Südbahn-Gesellschaft. (Normalplan für Blechbrücken.) Die Gesellschaft hat einen Normalplan für Blechbrücken mit 4·2 m Stützweite aufgestellt, welcher vom Handelsministerium genehmigt worden ist. [17. Jänner, Z. 2665.]

— (Linie Wien-Triest: Auflassung von Niveauübergängen.) Auf Grund des Ergebnisses der am 9. November 1889 durchgeführten politischen Begehung ist das Project, betreffend die Auflassung mehrerer Wegübergänge in km 41·241 bis 44·136, nächst der Gemeinde Theresienfeld, genehmigt worden. Bisher bestanden in dieser kurzen Strecke 26 Wegübergänge, von denen nur sechs Uebergänge mit Schranken versehen waren, wodurch die Verkehrssicherheit sehr beeinträchtigt war. In Hinkunft werden blos acht Wegübergänge bestehen, von denen fünf mit Handschranken und drei mit Zugschranken abgeschlossen werden. [16. Jänner, Z. 50.517 ex 1889.]

— (Herstellung kleinerer Nebenbauten.) Das Handelsministerium hat die Herstellung von Nebenbauten auf Kosten der Bediensteten bei mehreren Wächterhäusern auf der currenten Strecke, dann in den Stationen Hrastnigg und Bleiburg genehmigt. [20. Jänner, Z. 953.]

Achenseebahn-Gesellschaft. (Verbindung der Station Achensee mit dem Randungsplatze der Dampfschiffe und Errichtung eines Perrons nächst der Landungsbrücke.) Auf Grund des Ergebnisses der am 11. November 1889 durchgeführten politischen Begehung ist die Herstellung eines Verbindungsgeleises von der Station Achensee bis zum Landungsplatze der Dampfschiffe, entlang dem Seeufer, mit einem an die Landungsbrücke anschliessenden Perron, genehmigt worden. [13. Jänner, Z. 59.589 ex 1889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für die provisorische Wasserstation in der Station Leogang der Linie Salzburg-Wörgl;
2. für die Erweiterungsanlagen in der Station Essegg der Linie Bodenbach-Komotau;
3. für die erfolgte Umstaltung der Schleppbahn zur Zuckerfabrik in der Station Modřan der Linie Nusle-Modřan;
4. für die in der Haltestelle Deschenitz der Linie Pilsen-Priesen hergestellte Wartehalle;
5. für die normalen Nebengebäude bei Wächterhaus Nr. 60 der Linie Tarnow-Leluchow und bei Wächterhaus Nr. 115 der Linie Zwardon—Neu-Sandez.

— (Fahrtänderung des Personenzuges Nr. 958, Strecke Pontafel-Villach.) Ueber vielfach geäusserten Wunsch der betheiligten Interessenten wird der von Pontafel nach Villach S. B. verkehrende Secundär-Personenzug Nr. 958 vom 15. Februar an um 44 Minuten später, d. i. um 6 Uhr 10 Minuten, statt um 6 Uhr 10 Minuten Früh von Pontafel abgelassen.

Böhmische Commercialbahnen. (Ausschliessung von Güterwagen mit grösserem Achsdrucke als 9 Tonnen von der Beförderung.) Auf den Hauptbahnen werden gegenwärtig Güterwagen, und zwar insbesondere Kohlenwagen mit einer Tragfähigkeit bis zu 15 Tonnen verwendet. Da nun auf den Linien der Böhmischen Commercialbahnen des schwächeren Oberbaues wegen der Achsdruck höchstens 9 Tonnen betragen darf, so hat die Verwaltung dieser Eisenbahn unterm 17. Jänner die Verfügung getroffen, dass, wenn sonst der Radstand den Uebergang gestattet, zweiachsige beladene Güterwagen mit höchstens 18 Tonnen, und dreiachsige beladene Güterwagen mit höchstens 27 Tonnen Bruttogewicht befördert werden dürfen. Güterwagen mit einem grösseren Bruttogewichte sind von der Beförderung auf den Linien der Böhmischen Commercialbahnen ausgeschlossen und dürfen von den Grenzstationen auch nicht übernommen werden.

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

21. Februar: Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr auf der Schleppbahn Wama—Russisch-Moldawitza am 19. Februar eingestellt.

23. Februar: Der Güterverkehr auf der Schleppbahn Wama—Russisch-Moldawitza wurde wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Partielle Aenderung des Fahrplanes.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass vom 15. Februar an auf der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Segesvár—Székely-Udvarhely an Stelle des gemischten Zuges Nr. 5011 der gemischte Zug Nr. 5013 in Verkehr gesetzt wurde, welcher in Hijásfalva in der Richtung nach Kronstadt directen Anschluss an den Zug Nr. 316 und in Segesvár (Schässburg) an den Seperat-Eilzug Nr. 309 in der Richtung nach Budapest findet.

— (Uniformirung der Eisenbahn-Bediensteten.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat bezüglich der Uniformirung der Bediensteten der kgl. Ungar. Staatsbahnen gestattet, dass während der Sommermonate von den Eisenbahnbeamten aus drapfarbenem Stoffe (wie jene der Officiere) und von den Unterbeamten aus Segeltuchleinwand erzeugte Beinkleider, im Winter aber, sowie bei Regenwetter, von beiden Kategorien bis an die Knie reichende Stiefel über den Beinkleidern getragen werden. Diese für den Dienst gestattete Adjustirung ist bei feierlichen Anlässen jedoch nicht zulässig. Des ferneren wurde auch für die Unterbeamten das Tragen von Armbinden als Dienstesabzeichen eingeführt. Dieselben entsprechen in Farbe und Schnitt jenen der Beamten, jedoch mit dem Unterschiede, dass die Einfassung der Armbinden und die Stickerei des geflügelten Rades mit der Krone, welche für Beamte in Gold vorgeschrieben, für die Unterbeamten in Silber hergestellt sind.

— (Errichtung einer Filiale der Budapester Staats-Maschinenwerkstätte in der Station Bród.) Nachdem defect gewordene Locomotiven und Wagen des südlichen Betriebsnetzes der kgl. Ungar. Staatsbahnen zur Vornahme von Reparatur- und Reconstructionsarbeiten bisher bis nach Budapest gebracht werden müssen, und der Verkehr kalter Maschinen nicht nur mit namhaften Kosten, sondern auch mit Unannehmlichkeiten für den Zugsverkehr verbunden ist, hat die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen den Beschluss gefasst, gleichzeitig mit dem Umbau und der Erweiterung der Station Bród der Linie Sunja-Uj-Gradiska—Bród (vergleiche Verordgs.-Bl. Nr. 9) dort auch eine Maschinenwerkstätte als Filiale der Budapester Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu errichten. Zum Behufe der Beistellung von maschinellen Einrichtungen aller Art, Dampfmaschinen, Dampfkesseln, Vorwärmern, Werkzeugmaschinen, Drehbänken, Heizkrahnen, sowie der Einrichtung einer Gas- und Wasserleitung etc. im Submissionswege, wurde nun die Abhaltung einer öffentlichen Offertverhandlung für den 10. März anberaumt. Offerte können für einzelne Gegenstände sowohl als für die Gesammtlieferung gestellt werden. Die Offertformulare, Bedingnisshefte, Zeichnungen etc. erliegen bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, Maschinensection (Budapest, Andrássystrasse Nr. 75), zur Einsicht.

Ausland.

Preussen. (Entwurf eines Gesetzes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat.) Dem Hause der Abgeordneten ist am 6. Februar der Entwurf eines Gesetzes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, zugegangen. Der Entwurf lautet:

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1. des Vertrages vom 22./30. December 1889, betreffend den Uebergang der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn auf den Staat;
2. des Vertrages vom 4. Jänner 1890, betreffend den Uebergang des Unterelbeschen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat;
3. des Vertrages vom 7./9. Jänner 1890, betreffend den Uebergang des Westholsteinischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat;
4. des Vertrages vom 25./27. Jänner 1890, betreffend den Uebergang des Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Unternehmens auf den Staat;

zur käuflichen Uebernahme

1. der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn,
2. der Unterelbeschen Eisenbahn,
3. der Westholsteinischen Eisenbahn und
4. der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn

nach Massgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, nach Massgabe der im § 1 unter 2 bis 4 gedachten Verträge den Umtausch von

a) 5,000.000 Mk. Actien Lit. A der Unterelbeschen Eisenbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen der $3^1/_2$percentigen consolidirten Anleihe zum Betrage von 5,000.000 Mk.;
b) 15,000.000 Mk. Actien Lit. B der Unterelbeschen Eisenbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 9,000.000 Mk.;
c) 3,500.000 Mk. Actien Lit. C der Unterelbeschen Eisenbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 500.000 Mk.;
d) 1,716.300 Mk. Stammactien der Westholsteinischen Eisenbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 490.371 Mk. 43 Pfg.;
e) 1,513.800 Mk. Prioritäts-Stammactien der Westholsteinischen Eisenbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 1,874.228 Mk. 57 Pfg.;
f) 1,192.500 Mk. Stammactien Lit. A der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 596.250 Mk.;
g) 1,985.400 Mk. Stammactien Lit. B der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 661.800 Mk.;
h) 2,001.150 Mk. Stammactien Lit. C der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe vom 667.050 Mk.;
i) 1,224.000 Mk. Stamm-Prioritätsactien Lit. A. der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 1,515.428 Mark 57 Pfg.;
k) 3,083.400 Mk. Stamm-Prioritätsactien Lit. B der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 3,964.371 Mark 43 Pfg.;
l) 1,999.800 Mk. Stamm-Prioritätsactien Lit. C der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 1,999.800 Mark

herbeizuführen und zu diesem Zwecke Staatsschuldverschreibungen der $3^1/_2$percentigen consolidirten Anleihe zu dem darstellbaren Gesammtbetrage von 26,269.300 Mk. auszugeben.

§ 3. Die Staatsregierung wird ermächtigt, in Gemässheit der im § 1 unter 2 bis 4 gedachten Verträge zur Deckung

1. der den Inhabern von Actien Lit. A und B der Unterelbeschen Eisenbahn-Gesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlungen von 1,400.000 Mk.,
2. der den Inhabern von Stammactien der Westholsteinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlungen von 114.420 Mk.,
3. der den Inhabern von Stammactien Lit. B und C und von Stamm-Prioritätsactien Lit. B der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlungen von 167.976 Mk., also insgesammt von 1,682.396 Mk.,

die Reserve- und Erneuerungsfonds der im § 1 bezeichneten Eisenbahn-Gesellschaften, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, insoweit zu verwenden, als über diese Fonds durch die im § 1 unter 3 und 4 gedachten Verträge nicht bereits Verfügung getroffen ist. Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag der nach Vorstehendem zu leistenden Baarzahlungen im Höchstbetrage von 237.700 Mk., sowie zur Deckung des nach Massgabe des im § 1 unter 1 gedachten Vertrages an die Stadt Schmalkalden zu zahlenden Kaufpreises von 600.000 Mk. nebst $3^1/_2$ pCt. Zinsen vom 1. Jänner 1890 ab sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

§ 4. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Actien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach den abgeschlossenen Verträgen für den Umtausch massgebenden Verhältnisszahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um ein Percent verminderten Course, welcher für Staatsschuldverschreibungen der $3^1/_2$percentigen consolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist.

§ 5. Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der noch nicht begebenen Prioritäts-Obligationen der im § 1 unter 4 bezeichneten Eisenbahn-Unternehmung, soweit sich die weitere Begebung als unthunlich oder nach dem Ermessen des Finanzministers als unvortheilhaft erweisen sollte, nach Massgabe des Bedürfnisses für die statuarischen Verwendungszwecke Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 500.000 Mk. auszugeben.

§ 6. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei der Auflösung der im § 1 unter 2 bis 4 genannten Gesellschaften nach Massgabe der daselbst bezeichneten Verträge den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen unter Verwendung der im § 2 und 3 bewilligten Mittel zu zahlen, beziehungsweise auf die Staatscasse zu übernehmen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und die etwa noch zu begebenden Anleihen der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahn-Unternehmungen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anlehen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebotes festzusetzen. Die hiezu erforderlichen Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 7. Ueber die Ausführung der im § 6 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahn-Verwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 8. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 2, 3, 5 und 6), bestimmt, soweit nicht durch die im § 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetz-Samml., S. 1197) zur Anwendung.

§ 9. Die Staatsregierung wird auf Grund des § 5 unter a) des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatschuldwesens und Bildung einer Staatsschuldencommission (Gesetz-Samml. S. 57), ermächtigt, die Verwaltung der Anleihecapitalien der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die behufs der Tilgung eingelösten oder angekauften Obligationen werden nach Vorschrift des § 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§ 10. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgiltigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen, und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahnen entbehrlich sind.

§ 11. Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Kreis- und Provinzialsteuern auf die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange in das Eigenthum des Staates Anwendung. Die Veranlagung dieser Steuern, soweit dieselben von dem Einkommen erhoben werden, erfolgt jedoch lediglich nach den für

die Staatseisenbahnen geltenden Grundsätzen des Gesetzes, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten directen Communalabgaben vom 27. Juli 1885 (Gesetz-Samml. S. 327).

Grossbritannien. (Die Forthbrücke.) Der vor Kurzem den Actionären der Forthbrücke vorgelegte Halbjahrsbericht enthält einige Daten über die Kosten dieses für die bessere Eisenbahnverbindung zwischen England und Schottland wichtigen Bauwerkes. Hienach betrug bis Ende des letzten Jahres der Capitalsconto 3,177.206 £, von welchem ein Betrag von 177.329 £ noch nicht zur Auszahlung gelangt war. Seither sind noch weitere 24.411 £ für den Brückenbau verwendet worden, wodurch sich der Capitalsconto auf 3.201.617 £ erhöht. Die Actiengesellschaft beabsichtigt, zur Deckung dieser Kosten dem Parlamente eine Eingabe betreffs Capitalsvermehrung um 200.000 £ zu unterbreiten, womit zugleich usuell die Berechtigung einer weiteren Erhöhung um ein Drittel, d. i. also auf zusammen circa 266.700 £ verbunden ist. Hiedurch findet nicht nur die bisher unbedeckte Belastung des Capitalsconto von 177.329 £ und 24.411 £ ihre Deckung, sondern es wird noch ein Betrag von mehr als 60.000 £ verfügbar, welcher für weitere Ergänzungsherstellungen reservirt werden soll. In dem Gesetze von 1873 war das Capital für die genannte Eisenbahnbrücke mit 1,116.000 £ präliminirt, im Gesetze von 1882, unter welchem dieses Bauwerk hergestellt worden ist, waren hiefür 1,750.000 £ beansprucht, stets mit der Ermächtigung einer weiteren Erhöhung des Capitals bis zu einem Drittel des nominirten. Sonach erreichte die bewilligte Summe den Betrag von 2,333.000 £; seitdem wurde abermals eine Capitalsvermehrung um eine halbe Million Pfund Sterling sammt einem Drittel Zuschlag bewilligt, wodurch sich das bis nun autorisirte Anlagecapital auf 3,000.000 £ stellt. Wie oben erwähnt, wird nach Genehmigung der von der Gesellschaft neuerdings beabsichtigten Eingabe an das Parlament sich das ganze Anlagecapital der Forthbrücke auf 3,266.700 £ belaufen. Am 4. März soll die Eröffnung dieser Brücke erfolgen.

[„Railway News.“]

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Project einer Bahnbrücke über den Hudsonfluss in New-York.) Trotzdem bereits der Bau eines Tunnels unter dem Hudsonflusse zur Verbindung der bisher auf dem Festlande endigenden Bahnen mit der Manhattan-Insel, auf welcher New-York gelegen ist, in Angriff genommen wurde, ist doch wieder ein neues Project für deren Verbindung mittelst einer den Hudsonfluss überspannenden Brücke aufgetaucht. Dieselbe soll von der 14. Strasse ausgehen und sechs Geleise erhalten. Die Länge dieser Brücke würde einschliesslich der Landpfeiler-Anlagen 6500′ betragen, wovon für die Mittelöffnung 2850′ entfallen sollen. Diese Verhältnisse überbieten noch jene der Strassenbrücke über den East River zur Verbindung New-Yorks mit der Schwesterstadt Brooklyn. Letztere Brücke hat eine totale Länge von 3700′ mit einer Mittelöffnung von 1600′. Die Kosten der Brooklyner Strassenbrücke betrugen 15 Millionen Dollars, jene der projectirten Hudsonbrücke werden mit 16 Millionen Dollars für die Brückenfelder allein und weitere 7 Millionen Dollars für die Zufahrtsrampen veranschlagt. Die Hudsonbrücke soll vier Stahlkabeln von je 4′ Durchmesser erhalten. In Berücksichtigung des Umstandes, dass die Herstellung der zweifellos bereits dringend nöthigen Verbindung der in Hoboken und New-Yersey einmündenden Bahnen mit New-York schon durch den Bau eines Hudson-Tunnels gesichert erscheint, dürfte die Realisirung dieses neuen Brückenprojectes wohl auf sehr erhebliche, finanzielle Schwierigkeiten stossen.

Australien. (Bahnwesen daselbst.) Die jährlichen Kosten des Wegräumens von Unkraut von dem Planum der Eisenbahnen Südaustraliens betrugen bisher für die Staatslinien allein nahezu 16.000 £. Nach längeren Versuchen wird jetzt mit einer besonders construirten Maschine das Bahnplanum gereinigt. Der Arbeitsfortschritt mit dieser Maschine ist im Durchschnitte vier engl. Meilen per Stunde. Ausserdem ist bisher auch eine Ersparniss in den Kosten der bezüglichen Arbeiten um circa 1000 £ eingetreten.

Schiffahrt.

Triest. (Ergebniss des See- und Landverkehres im Jahre 1889.) Eingelaufen sind: 3330 beladene Segler von 123.577 T. Gehalt und 864 Segler in Ballast von 49.770 T., zusammen 4194 Segler mit 173.347 T. Gehalt. Die Zahl der mit Ladung eingelaufenen Dampfer beträgt 2869 von 1,159.808 T., solcher in Ballast 1150 von 114.785 T., zusammen 4019 Dampfer mit 1,274.593 T. Gehalt. Es ergibt dies 6199 Schiffe mit 1,283.385 T. Gehalt beladen und 2014 Schiffe mit 164 555 T. in Ballast, zusammen 8213 Schiffe mit 1,447.940 T. gegen 7670 Schiffe mit 1,368.706 T. im Jahre 1888. Ausgelaufen sind: 3359 Segler von 158.653 T. mit Ladung und 838 Segler von 18.352 T. in Ballast, zusammen 4197 Segler von 177.005 T., ferner 3639 Dampfer von 1,157.705 T. mit Ladung und 356 Dampfer von 106.540 T. in Ballast, zusammen 3995 Dampfer von 1,264.245 T. Beide Kategorien zusammen genommen, ergibt dies also 6998 Schiffe von 1,316.358 T. beladen, 1194 Schiffe von 124.892 T. in Ballast, zusammen 8192 Schiffe von 1,441.250 T. gegen 7676 Schiffe von 1,365.845 T. im Jahre 1888. Zu Lande wurden eingeführt: mit der Südbahn 555.159 Gewichtstonnen, mit den Staatsbahnen 87.782 t und per Achse 94.110 t, zusammen 737.051 t gegen 722.540 t im Jahre 1888. Ausgeführt: mit der Südbahn 297.912 t, mit den Staatsbahnen 72.976 t, per Achse 6994 t, zusammen 377.882 t gegen 359.043 t im Jahre 1888. Die Gesammt-Ein- und Ausfuhr zu Lande stellt sich sonach auf 1,114.934 t gegen 1,081.582 t im Vorjahre, hat also um 33.352 t zugenommen.

Budapester Localverkehr mit Donau - Propellern. (Einführung des Nachtdienstes.) Die Bewohner des I. und II. (Ofen) und IV. Budapester Bezirkes (innere Stadt) haben durch ihre Repräsentanten im Municipalrathe diesem eine Petition um Einführung eines constanten Nachtverkehres der Propeller zwischen dem Landungsstege nächst dem Hotel „Hungaria“ (Kiosk) und dem rechtsseitigen Ufer vorgelegt, und in dieser darauf hingewiesen, dass, mit Rücksicht auf die glänzenden Geschäfte der Unternehmung, diese sich wohl zu diesem geringfügigen, dem grossstädtischen Verkehr aber entsprechenden Opfer herbeilassen könnte.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

25. Februar, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur“, Capitän P. Covacich, nach Venedig.

26 „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Doncich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

27. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Messina“, Capitän B. Gopcevich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

27. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano“, Capitän G. Verona, nach Venedig.

28. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Jonio“, Capitän G. Dall' Asta, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

1. März, um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe“, Capitän G. Sabadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

1. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur“, Capitän P. Covacich, nach Venedig.

Levante-Dienst.

25. Februar, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Timavo“, Capitän E. Mecozzi, nach Batum, mit Berührung von Patras, Sira, Piräus, Salonich, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasonda und Trapezunt.

27. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Memfi“, Capitän B. Crillanovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.

28. „ zu Mittag, Dampfer „Amphitrite“, Capitän G. Nicolich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ferner nach Alexandretta, Lattachia, Tripol und Mersina, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

1. März, um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Urano“, Capitän P. Terenzio, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. März, um 4 Uhr Nachm., Dampfer „Imperator“, Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 10. Jänner:

Szamosthal-Eisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Jul.).

Am 1. Februar:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1872 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Prioritäten I.—III. Em. (Rückzahlung ab 1. August).

Am 2. Februar:

Ofner Bergbahn. Actien. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 7. Februar:

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Prioritäten, Serie A, Ergänzungsnetz, I.—III. Em. (Rückzahlung ab 1. März).

Rückzahlungen.

Ab 1. März:

Arad-Temesvárer Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 30. August 1889).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Eperies-Tarnower Eisenbahn, ungar. Theil). 5 pCt. Silber-Prioritäten (verlost am 2. September 1889).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (verlost am 31. August 1889).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Prioritäten Serie A (verlost am 7. Februar).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1 Februar:

Alföld-Fiumaner Bahn. 5 pCt. Prioritäten. I. und II. Em. fl. 5.— Silber.

Arad-Temesvárer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. fl. 4.97·2 Silber.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten. Em. 1886. Für fl. 100 Capital fl. 2.- ö. W.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Eperies-Tarnower Eisenbahn). 5 pCt. Prioritäten. fl. 7.50 Silber.

Mährische Grenzbahn. 5 pCt. Prioritäten fl. 4.— Silber und Restcoupon per fl. 1.—.

Neuberg-Mariazeller. 5 pCt. Prioritäten. fl. 5.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. lit. A. Prioritäten. fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten. Francs 7.50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. I. Em. fl. 5.— Silber.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ab 31. März:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Capitalsrückzahlung.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Prioritäten I. und II. Emission. Eine Kundmachung des kgl. ungar. Finanzministers vom 15. Februar regelt im Sinne des Conversionsgesetzes die Einlösung der am 29. August 1889 zur Rückzahlung am 1. März 1890 gekündigten Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Prioritäten I. und II. Emission. Die gekündigten Obligationen werden gegen Einlieferung der Titres und der vom 1. September 1890 an laufenden Coupons in Pest und in Wien in Silbergulden österreichischer Währung, Frankfurt am Main in deutscher Reichsmark nach dem jeweiligen Wiener Wechselcurse voll zurückgezahlt. Die ungarische Staats-Centralcassa löst die Titres sofort bei Vorweisung, vom Tage der Fälligkeiten angefangen, ein. Bei den übrigen Zahlstellen sind die Titres vom 19. Februar angefangen behufs Abstempelung anzumelden, und die Rückzahlung erfolgt immer vom 1. März angefangen zehn Tage nach geschehener Abstempelung bei den betreffenden Zahlstellen.

Generalversammlung.

10. März: Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Gegenstand der Verhandlung ist: Die Genehmigung der Emission einer neuen Serie von 4percentigen Obligationen bis zum Betrage von 30 Millionen Gulden = 60 Millionen Mark einerseits zur Bedeckung der Baukosten neuer, bereits fertiggestellter Linien und über Wunsch und im Einverständnisse mit der hohen Regierung umgestalteter Strecken, für welche die Geldbeschaffung noch nicht erfolgte, andererseits für den Bau neuer Linien, um deren Concessionirung angesucht wurde.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 14. Februar bei der Firma:

„Erste ungarisch-galizische Eisenbahn“ Edmund v. Szirmay als Mitglied des Verwaltungsrathes über Resignation gelöscht.

— Bei dem k. k. Kreis- als Handelsgerichte in Wr.-Neustadt wurde im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen:

Am 11. Februar bei der Firma:

„Badener Tramway-Gesellschaft“

der Verwaltungsrath Josef Höffler über dessen Ableben gelöscht.

Gaisbergbahn - Gesellschaft. (Statutenänderung.) In der am 5. October 1889 abgehaltenen Generalversammlung wurde eine Erhöhung des Actiencapitales durch Ausgabe von Prioritäts-Actien im Gesammtnominalbetrage von 300 000 fl. beschlossen. Die damit im Zusammenhange stehenden Aenderungen der gesellschaftlichen Statuten wurden Seitens des k. k. Ministeriums des Innern unterm 30. Jänner 1890, Z. 1465, genehmigt und erhielt insbesondere der § 7 nachfolgende neue Fassung: „Das Gesellschaftscapital, welches ursprünglich mit 780.000 fl., zertheilt in 3900 Actien à 200 fl., festgesetzt war, beträgt in Folge der von der Generalversammlung vom 5. October 1889 beschlossenen Erhöhung desselben durch Ausgabe von 1500 Prioritäts-Actien à 200 fl. gegenwärtig 1,080.000 fl. und ist in 1500 Stück Prioritäts-Actien à 200 fl. und 3900 Stammactien à 200 fl. zerlegt.“ Ausserdem wurden die §§ 5, 8, 16, 17, 29, 38, 41 und 43 entsprechend abgeändert und ist der § 46 weggefallen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. Jänner d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. k. Sectionschef und General-Director für Post- und Telegraphen-Angelegenheiten in Pension Wilhelm Freiherr von Deweż in Wien den kaiserlich ottomanischen Osmanié-Orden zweiter Classe; der k. k. Sectionschef und General-Director für Post- und Telegraphen-Angelegenheiten Johann Ritter von Obentraut in Wien den kaiserlich ottomanischen Medschidjé-Orden zweiter Classe und den königlich serbischen Takowo-Orden zweiter Classe; der k. k. Ministerialrath im Handelsministerium Dr. Adalbert Hofmann den kaiserlich ottomanischen Osmanié-Orden dritter Classe; der administrative Director der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Ferdinand Zehetner in Wien das Commandeurkreuz des französischen Ordens der Ehrenlegion; der Betriebs-Director der Oesterr. Staatsbahnen Josef Kubik in Linz den königlich preussischen Kronen-Orden dritter Classe, den königlich bayerischen Verdienst-Orden vom heiligen Michael dritter Classe und den k. persischen Sonnen- und Löwen-Orden dritter Classe; der k. k. Regierungsrath und administrative Director der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim den k. persischen Sonnen- und Löwen-Orden dritter Classe und der Ingenieur der Oesterr. Staatsbahnen Hugo Kaluschke in Innsbruck das Ritterkreuz des königlich rumänischen Kronen-Ordens annehmen und tragen dürfen.

Der k. k. Handelsminister hat im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien den k. k. Ministerialrath i. P. Wilhelm Ritter v. Heger über sein aus Gesundheitsrücksichten gestelltes Ansuchen von den Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft enthoben und dem Genannten für die in der Ausübung der gedachten Functionen während einer langen Reihe von Jahren an den Tag gelegte stets eifrige und pflichtgetreue Thätigkeit die vollste Anerkennung ausgesprochen, und an dessen Stelle zum landesfürstlichen Commissär bei der gedachten Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft den Ober-Bergcommissär bei der k. k. Berghauptmannschaft in Wien, Dr. Martin Ruch, ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Ausnahmetarif vom 1. Februar 1890

Mit 15. März 1890 wird zu den ab 1. Februar 1890 giltigen Ausnahmetarifen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband der Nachtrag I eingeführt. Derselbe behandelt Ergänzungen und Aenderungen, worunter die Aufhebung der Frachtsätze für Papier und Obst, getrocknetes, hervorzuheben ist.

Wien, am 20. Februar 1890. [134]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Ermässigung für Viehfutter-Transporte nach Galizien und der Bukowina.

Für Viehfutter-Sendungen nach Galizien und der Bukowina, und zwar für Hafer und Kleie, Heu und Stroh, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlempe, Spülicht und Trebern gelangt rücksichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bei Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht und bei Erfüllung der sonst hiefür festgesetzten Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juni 1890, der ermässigte Frachtsatz von 13 Kreuzern ö. W. pro verwendeten Wagen und 1 Kilometer im Kartirungswege zur Anwendung.

Prag, am 20. Februar 1890. [135]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Eröffnung der Verbindungslinie Wien Oe. N. W. B.—Donau-Uferbahn.

Am 1. März 1890 wird die Verbindungslinie Wien Oe. N. W. B.—Donau-Uferbahn eröffnet.

Dieselbe dient lediglich dem Güterverkehre und bildet eine directe Schienenverbindung des Wiener Nordwestbahnhofes mit der Donau-Uferbahn und durch diese mit den in Wien einmündenden Eisenbahnen.

Wien, am 24. Februar 1890. [136]

Sonstige Nachrichten.

Zuckertarife. (Herabsetzung derselben.) Der Centralverein für Rübenzucker-Industrie der österr.-ungar. Monarchie hat bekanntlich im September 1889 dem Handelsministerium eine Petition überreicht, worin die Nothwendigkeit einer ausgiebigen Tarifherabsetzung für Zucker zur Darlegung gelangte.

Die aus diesem Anlasse Seitens des genannten Ministeriums mit den betheiligten Bahnverwaltungen eingeleiteten Verhandlungen sind nunmehr insoferne zu einem Abschlusse gelangt, als die zugestandenen Tarifermässigungen zum grössten Theile bereits durchgeführt, im Uebrigen in Durchführung begriffen sind. Seine Excellenz der Herr Handelsminister hat demgemäss unterm 12. Februar d. J., Z. 1203, den nachstehenden Erlass an den oberwähnten Verein gerichtet:

„Wie dem geehrten Verein bekannt, habe ich bei der am 19. December v. J. erfolgten Beantwortung einer im Abgeordnetenhause des Reichsrathes an mich gerichteten Interpellation Anlass genommen, mich über die in dem Einschreiten des geehrten Vereines vom 6. September 1889 vertretenen Anliegen der österr. Zuckerindustrie eingehend auszusprechen.

Indem ich nunmehr in Erledigung dieses Einschreitens auf die erwähnte Interpellations-Beantwortung verweise, erübrigt mir noch bezüglich der erbetenen Herabsetzung der Eisenbahntarife für Zucker eine übersichtliche Darstellung der namhaften Tarifreductionen beizufügen, welche in Folge der von Seite des k. k. Handelsministeriums mit den betheiligten Bahnverwaltungen gepflogenen Verhandlungen theils bereits in Wirksamkeit getreten, theils noch in der Durchführung begriffen sind:

I. Im Verkehre nach Wien loco.

1. Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde mit Giltigkeit vom 1. Jänner d. J. der Nachtrag XXV zu ihrem Local-Gütertarife verausgabt, in welchem für Zucker aller Art rücksichtlich der Entfernungen über 100 km der Einheitssatz von 0·15 kr. pro 100 kg und 1 km an den bis 100 km sich ergebenden, um 4 kr. pro 100 kg gekürzten Satz der Classe II angestossen worden ist.

2. Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangte am 1. Jänner d. J. der Nachtrag I zum Local-Gütertarife zur Ausgabe, in welchem die Frachtsätze für Raffinadezucker auf den gleichen Einheitssatz, wie bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, für Rohzucker hingegen auf den Einheitssatz von 0·25 kr. pro 100 kg und 1 km basirt erscheinen.

3. Bei der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterr. Nordwestbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn wurden die diesbezüglichen Tarifermässigungen für Raffinadezucker (bei der Mährisch-schlesischen Centralbahn auch für Rohzucker) im Refactiewege gewährt.

Dieselben sind bei der erstgenannten Bahnverwaltung bei Entfernungen über 250 km und bei der Oesterr. Nordwestbahn für alle Distanzen auf den Einheitssatz von 0·25 kr. pro 100 kg und 1 km basirt.

Die Publication erfolgte im H.-M.-V.-Bl. Nr. 152 ex 1889 (Post 3587), Nr. 9 ex 1890 (Post 354) und Nr. 136 ex 1889 (Post 2560).

II. Für den Verkehr nach Wien transit

gelangte am 15. Jänner d. J. ein Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 15. October 1889 für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker etc.) von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung, in welchem die Frachtsätze auf Basis eines Einheitssatzes von 0·25 kr. pro 100 kg und 1 km (bei der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft jedoch erst bei Entfernungen über 250 km) entwickelt erscheinen.

Ausserdem wurden Seitens der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterr. Nordwestbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn für Raffinadezucker (bei der letztgenannten Bahnverwaltung auch für Rohzucker) Tarifermässigungen im Refactiewege gewährt, welche durch die bei Wien (loco) bezogenen Refactien zur Publication gelangt sind.

Für den Zuckerverkehr von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der Südbahn-Gesellschaft befindet sich der betreffende neue Tarif in Ausarbeitung.

III. Für den Verkehr nach Galizien

gelangte am 15. Jänner d. J. ab den Zuckerstationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein neuer Ausnahmetarif für Zucker aller Art zur Einführung, dessen Frachtsätze auf nachstehenden Einheitssätzen basirt wurden:

1—150 km	0·47 kr.	pro 100 kg und 1 km
151—250 „	0·30 „	
+ 250 „	0·15 „	

Die weniger weitgehende Begünstigungen enthaltenden neuen Frachtsätze für „Krakau loco“ wurden in den Nachtrag I zum Local-Gütertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufgenommen.

Für den Zuckerverkehr ab böhmischen Stationen nach Galizien befindet sich der diesbezügliche Tarif gleichfalls in der Ausarbeitung.

Ausserdem gelten die im erwähnten Nachtrage I zum Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Wien und Krakau loco enthaltenen Frachtsätze auch für solche Transporte, welche mangels directer Tarife in den Stationen Wien und Krakau der Umkartirung unterzogen werden.

IV. Für den Verkehr nach Marchegg loco und transit

wurden Seitens der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und der Böhmischen Nordbahn Tarifermässigungen im Refactiewege gewährt, welche im H.-M.-V.-Bl. Nr. 152 ex 1889 (Post 3587), im H.-M.-V.-Bl. Nr. 11 ex 1890 (Post 407) und im H.-M.-V.-Bl. Nr. 9 ex 1890 (Post 354) publicirt erscheinen.

Im Verkehre von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1. nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffsstationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 2. nach serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Stationen via Wien (D.U.B.) wurden für Zucker aller Art neue ermässigte Frachtsätze erstellt, und gelangte für den erstgenannten Verkehr der diesbezügliche Uebernahmetarif bereits am 15. Februar d. J. zur Einführung, während hinsichtlich des letzteren der Nachtrag I zum Uebernahmetarife vom 15. Juli 1887 demnächst verausgabt werden wird.

V. Für den Verkehr nach Triest und Fiume

gelangte am 1. Februar d. J. ein Nachtrag IV zum Südnord-Oesterr.-Ungar. Verbandtarife mit sehr ermässigten Tarifsätzen für Zucker aller Art zur Einführung, welchem im Allgemeinen bei den Entfernungen ab Wien nördlich die Einheitstaxen von 0·20 bis 0·16 kr. pro 100 kg und 1 km mit einer pro 100 kg Gebühr von 6 kr. für die Wiener Verbindungsbahn zu Grunde gelegt wurde.

Laut dieses Tarifnachtrages beziffert sich beispielsweise der Frachtsatz für 100 kg Zucker von Chybi nach Triest (909 km) mit nur 151·4 kr. gegenüber dem früheren per 188 kr., und der Frachtsatz von Prag nach Triest (940 km) mit 154·4 kr. gegenüber dem früheren per 185 kr.

Wie der geehrte Verein aus der vorstehenden übersichtlichen Darstellung entnehmen wolle, sind die Tarifermässigungen, welche Seitens der Bahnverwaltungen über h. a. Einwirkung zu Gunsten der heimischen Zuckerindustrie gewährt wurden, im Allgemeinen als sehr weitgehende zu bezeichnen, und dürfte durch dieselben den Wünschen und Bedürfnissen der Interessenten, soweit es überhaupt thunlich ist, entsprochen, zugleich aber der österr. Zuckerindustrie darüber volle Beruhigung geboten sein, dass, gleichwie die inländischen Transportanstalten es an Entgegenkommen gegenüber diesem wichtigen Industriezweige behufs dauernder Erhaltung seiner Prosperität nicht fehlen lassen, so auch das Handelsministerium den einschlägigen Bestrebungen seine angelegentliche Fürsorge zuwendet."

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einführung von Ausnahmetarifen etc.) Das ungarische Directorium der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft verlautbart, dass mit 15. Februar zum Localtarife Theil II, 1a, vom 10. Juli 1889, der Nachtrag II in Kraft getreten ist, welcher einen neuen Ausnahmetarif für Heu und Stroh, die Einbeziehung der Station Czegléd in den Ausnahmetarif für Wein und die Aufhebung des Ausnahmetarifes für Rinderdünger enthält.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausnahmetarif für Fleischtransporte nach Frankreich.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass ein Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Fleische als Eilgut von den Stationen Budapest-Franzensstadt und Kőbánya (Steinbruch) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und von der Station Kőbánya der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Delle transit mit der Bestimmung für Paris bis auf Weiteres in Kraft getreten ist.

— (Einführung des Zustellungsdienstes von den Budapester Bahnhöfen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass Seitens derselben in Gemässheit der Bestimmungen des Betriebsreglements § 59, Absatz 5, die Firma J. D. Klein vom 1. März 1890 angefangen neuerdings mit der Zustellung von Eil- und Frachtgütern von den Bahnhöfen der kgl. Ungar. Staatsbahnen nach Bestimmungsorten innerhalb der hauptstädtischen Bezirke betraut wurde. Für Eilgüter bis zum Gewichte von 10 kg sind jedoch statt wie bisher 25 kr., fernerhin nur 20 kr. für Zu- oder Abstreifung zu bezahlen; bei Sendungen von grösserem Gewichte werden die bisherigen Preise auch weiterhin beibehalten, bezw. werden bei Eilgütern von über 10 bis incl. 50 kg Gewicht sowie bisher per Stück 25 kr. und für je weitere angefangene 50 kg 15 kr. eingehoben. Bei Frachtgütern werden für 50 kg und unter diesem Gewichte fernerhin nur 20 kr., über 50 kg für je weitere 50 kg 10 kr. in Aufrechnung gebracht. Für diese Gebühren werden die Eilgüter durch die genannte Speditionsfirma ab Budapester Personenbahnhof, die Frachtgüter dagegen ab Budapest-Josefstädter oder ab Budapester Donauufer-Frachtenbahnhof in die Wohnung oder die Geschäftslocale der in den Stadtbezirken wohnenden Parteien zugestreift, bezw. dort abgeholt, und zwar ohne Aufrechnung einer weiteren Gebühr für die Uebertragung nach oder aus irgend einem Theile der Wohnung oder des Geschäftslocales, also beispielsweise auch aus den oder in die Kellerräume, überhaupt jene Ubicationen, welche von den Parteien zu diesem Zwecke bezeichnet werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
640	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mährisch-schlesischen Centralbahn	Gewöhnliche Eilgüter	Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	Jägerndorf loco M.S.C.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 50 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der an **einem** Tage zur Beförderung kommenden Collis mit **einem** Frachtbriefe an **einen** Adressaten. Jedes Collo hat mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebzettel versehen zu sein. Die Form und Farbe der Anklebzettel, welche mit dem Stations-Vorstande in Wien Nordbahnhof endgiltig zu vereinbaren sind, müssen in dem zu jedem Collo gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Eine Werthdeclaration ist in den Frachtbriefen nicht zulässig. Der Umfang der einzelnen Collis darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht überschreiten und dürfen in denselben auch feuergefährliche und explodirbare Güter nicht enthalten sein. Kleinere Collis unter 1000 Kubik-Centimeter pro Stück müssen separat in einem Korbe oder Sacke verpackt, letztere verschlossen, entsprechend bezettelt und als ein Collo aufgeliefert werden. Der Bezug der Collis in der Bestimmungsstation muss sogleich nach Ankunft des Zuges, bezw. bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden unmittelbar nach Anfang der letzteren bewirkt werden. Die Sendungen nach Jägerndorf müssen vom Bahnhofe daselbst mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt und die Sendungen von Jägerndorf auf den Bahnhof dahin mittelst Strassenfuhrwerkes zugeführt werden	Vom 1. März 1890 bis Ende December 1890	Directer Tarif vom 1. April 1886	521·6 kr.	359·6 kr.	162·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
641	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Zink, rohes, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	M.-Ostrau	Wien-Donauuferbahnhof Nordbahn transito (für den Umschlag per Schiff)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	kr. 96·4	kr. 78·7	kr. 17·7	Im Kartirungswege		
				Trzebinia					125·8	106 3	19·5			
			2. Zinkblech a) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Oswiecim					119·3	98 8	20·5			
				M.-Ostrau					96·4	78·7	17·7			
			b) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Oswiecim					169·3	100·8	68 5			
				M.-Ostrau					139·0	80 7	58 3			
642	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Walzeisen	M.-Ostrau	Wien-Donauuferbahnhof Nordbahn transito (für den Umschlag per Schiff)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	kr. 74·8	kr. 68 3	kr. 6·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende Origin.-Aufgabs-Recep., die mit der Bestätigung von dem Stations-Vorstande in Wien über den Weitertransport per Schiff versehen sein müssen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Schönbrunn					73·6	68·8	4·8			
			2. Röhre, eiserne	M.-Ostrau					74·8	62·3	12·5			
				Schönbrunn					73 6	62·8	10·8			
643	Buschtěhrader Eisenbahn		Getreide	Prag (Smichow) B.E.B. transit	Wotwowitz	Auflieferung als Frachtgut in Quantitäten von mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Gilt für Sendungen von Beneschau u. den südlich hievon gelegenen Stationen bis incl. Sořešlau. Instradirung via Wejhybka	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	19 2 kr. ö. W.	15·2 kr. ö. W.	4·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf die einreichende Firma als Versenderin u. Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1891	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der vorstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
644	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Für alle in Gruppe 5 des Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Verkehr, giltig vom 1. März 1886 benannten Papiersorten	Grodek	Krakau transit	Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen im directen Verkehr nach Triest oder nach Fiume und Unterlassung jeder Routenvorschrift im Frachtbriefe	Bis Ende 1890	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Verkehr, giltig vom 1. März 1886	Officieller Frachtantheil der G.C.L.B. bis Krakau	kr. 81·50	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclam. Firma als Versenderin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage quartalweise, spätestens Ende März 1891 zu geschehen hat	
				Zloczow						108·50				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
645	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen, Eisenguss- und Stahlwaaren	Zöptau	Szered	Bei Aufgabe von: a) in jedem Gewichte; b) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) " 10000 " " "; Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Local-Tarife, bezw. Gemeinschaftstarif zwischen Stationen der Mähr. Grenzbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. April 1886	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. — / 116·7 / 115·5	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	Bildet rücksichtlich der Strecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn keine Ermässigung. Das im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 149 unter Post 3276 ex 1889 verlautbarte Refactiezugeständniss erscheint in den vorstehend angeführten Rückvergütungsfrachtsätzen ab Zöptau bereits berücksichtigt und entfällt demnach jeder Anspruch auf Bonificirung auf Grund der vorerwähnten Verlautbarung. Es können jedoch diese Sendungen in das dort bedungene Minimal-Verfrachtungsquantum von 6000 Tonnen eingerechnet werden
					Tyrnau					134·8 / 111·2 / 110·0				
					Galgócz-Liptovár					— / 117·8 / —				
			Eisen und Stahl		Szered					— / 116·7 / 101·4				
					Tyrnau					134·8 / 111·2 / 96·4				
					Galgócz-Lipotvár					— / 117·8 / 102·4				
			Eisen und Stahl		Csacza Sillein Ruttka Rosenberg Lipto-Szt. Miklos Iglo-Löcse Margitfalu Kaschau Eperies Orló	Bei Aufgabe bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen				77·7 84·4 89·0 95·8 99·7 113·2 119·3 125·4 125·5 132·9				
646	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Naphtabenzin (Benzin aus Erdöl) von mindestens 0·700 spec. Gewicht	Drohobycz Kolomea	Peri transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum per Frachtbrief und Wagen. In den Frachtbriefen muss vom Versender genau angegeben sein, dass das spec. Gewicht 0·700 oder mehr beträgt. Die Frachtbriefe dürfen keine Routenvorschrift enthalten u. müssen direct nach italienischen Stationen westlich der Linie Padua-Bologna-Spezia lauten	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	kr. 264·4 265·8		Im Kartirungswege		
647	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes 2	Ebensee	Hainburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	78·9 kr.	72·0 kr.	6·9 kr.	Im Kartirungswege		
648	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Porzellan, Fayence aller Art und Steingutwaaren	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 146 vom 14. December 1889, sub Post 3052, bezw. im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 9. Jänner 1890, sub Post 198, publicirten, bis Ende Februar 1890 im Rückvergütungswege giltigen Frachtsätze für Porzellan, Fayence aller Art und Steingutwaaren von Eger und Carlsbad nach Budapest St.E.G., -Donauufer-Frachten-Bahnhof, -Josefstadt, -Kelenföld, -Lipotváros, -Südbahnhof und Palota, finden vom 1. März 1890 an, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1890 im Kartirungswege Anwendung.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
649	Böhmischen Nordbahn		Gewöhnliche Eilgüter	Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Kreibitz-Neudörfl Münchengrätz Nixdorf Rumburg Schluckenau Schönau Schönlinde Warnsdorf Zwickau i/B. und vice versa	Prag B.N.B.	50 Tonnen Minimalquantum. Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 315 4 261·0 331·0 186·0 394·0 353·0 372·0 388·0 341·0 353·0 320·0	kr. 158·0 146·0 184·0 104·0 224·0 196·0 206·0 221·0 188·0 196·0 188·0	kr. 157·4 115·0 147·0 82·0 170·0 157·0 166·0 167·0 153·0 157·0 132·0	Im Reclamationswege	Gegen Vorlage der Orig.-Aufgabs-Recepisse, bezw. Orig.-Frachtbr., auf welchen die contrah. Firma als Aufgeberin, bezw. Empfängerin verzeichnet erscheint, vor dem 1. März 1891	Der Frachtsatz für Warnsdorf gilt nur hinsichtlich jener Eilgüter, welche daselbst per Achse zu- resp. abgeführt werden
650	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Steine der Classe B und C	Wildenschwert	Olmütz St.E.G. transit	Zahlung der Fracht mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe B, resp. C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	14·7 kr.		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen mit directen nach Standing als Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden
651	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Ziegel	Nachod Hronov Nachod Hronov Nachod Hronov	Breslau " Waldenburg ob. Bahnhof " Waldenburg unt. Bahnhof "	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif	Mark 0·46 0·43 0·32 0·29 0·33 0·30		kr. 2·0 1·0 2·0 1·0 2·0 1·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, längstens bis Ende März 1891 vorzulegen	
652	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Caolinerde	Třesmošna Kazňan	Görz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen. Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 128·0 129 5		Im Kartirungswege		
653	Südbahn-Gesellschaft		E i s	Dornegg-Feistritz	F i u m e	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen à 10000 kg Tragfähigkeit. Das Auf- und Abladen hat die Partei im Sinne des nebig bezeichneten Ausnahmetarifes selbst zu besorgen. Eine Garantie gegen Calo wird nicht geleistet	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis und Schnee in Wagenladungen, giltig für sämmtliche Linien der Südbahn ab 1. Jänner 1881 bis auf Widerruf	12·0 kr. excl. Mgb.	10·0 kr. excl. Mgb.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		

Berichtigung. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 9. v. Mts., sub Post 150, für Coaks verlautbarten Frachtermässigung ist unter der Rubrik „Bezeichnung des Tarifes" statt der Worte „vom 1. Juli 1887" „vom **15. Jänner 1890**" zu setzen.

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 19., ddo. 15. Februar a. c., sub Post-Nr. 594, hat der Termin für die Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse anstatt 31. März 1890 richtig 31. März **1891** zu lauten.

Druckfehler-Berichtigung. Galizische Carl Ludwig-Bahn. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 11 vom 28. Jänner 1890, Post 411, für Bier von Pilsen nach Stryj beträgt der zugestandene Frachtsatz **richtig „369·3 kr."** und nicht „369·9 kr."

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 24. **Wien, 27. Februar 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 14. Februar 1890, Z. 2627, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die richtige Aufstellung der Wechselsignalkörper.

Gelegentlich einer Bereisung der Linien einer grösseren Eisenbahn-Unternehmung durch einen Functionär der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen wurde von diesem die Wahrnehmung gemacht, dass in vielen Stationen die Wechselsignalkörper nicht der bestehenden Signal-Ordnung entsprechend angebracht sind, so dass deren Signale die Ablenkung in das Seitengeleise anzeigen, während die Weiche selbst auf „Gerade Bahn" gestellt ist.

Da ein solcher mit der Signal-Ordnung in Widerspruch stehender Zustand, der auf Irrthum oder Nachlässigkeit der Bahnaufsichts-Organe, wie nicht minder der betreffenden Stationsvorstände zurückgeführt werden muss, geeignet ist, unliebsame Störungen im Zugsverkehre, ja selbst schwere Unfälle herbeizuführen, mindestens aber das Fahrpersonale daran zu gewöhnen, nicht unwesentliche Signale unbeachtet zu lassen, so wird die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen gleichzeitig angewiesen, bei fernerer Wahrnehmung eines derartigen sicherheitsgefährlichen Zustandes sofort eine eingehende Disciplinar-Untersuchung einzuleiten, dieselbe nach Umständen auf die höheren Aufsichtsorgane auszudehnen und je nach dem Ergebnisse gegen die Schuldtragenden im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung vorzugehen.

In dem Falle, als hiedurch eine Störung im Betriebe oder ein Unfall eingetreten ist, würde die Aufsichtsbehörde dieselben entweder auf einen gewissen Zeitraum oder für immer von der Verwendung im Bahnaufsichts-, bezw. Verkehrsdienste auszuschliessen, eventuell auf deren Entfernung vom Eisenbahndienste zu dringen haben.

Die geehrte Verwaltung wird hievon mit der Aufforderung in Kenntniss gesetzt, in der angedeuteten Richtung ohne Verzug genaueste Nachschau pflegen zu lassen und allfällige Unregelmässigkeiten zu beseitigen.

Sollte etwa in Hinkunft bei Anbringung von Wechselsignalkörpern ein Zweifel über deren richtige Stellung entstehen, so ist unter Vorlage einer Geleiseskizze und unter genauer Darlegung der sonstigen localen Verhältnisse die Entscheidung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen einzuholen.

Wien, am 14. Februar 1890.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. März 1890 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Hiedurch wird jedoch auch wie bisher die im Civilverkehre bestehende theilweise Erhebung eines 15 pCt. Agiozuschlages im Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehre der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht berührt.

Wien, am 25. Februar 1890.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 19. Februar eine Sitzung ab.

Zu Beginn derselben wurde an Stelle des verstorbenen Abg. Dr. Constantin Tomaszczuk der Abg. Dr. August Weeber zum Obmann-Stellvertreter des Ausschusses gewählt. Hierauf richtete der Abg. Dr. Steinwender an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister die Anfrage, ob er gewillt und in der Lage sei, den Präsidenten Joubert und den Director de Serres von der Leitung der Oesterreichsch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu entfernen; ob er es überhaupt mit den Interessen unseres Verkehres und unserer Industrie im Frieden und mit den gesammtstaatlichen Interessen im Falle einer Kriegsgefahr für vereinbar finde, dass Ausländer an der Spitze und im Dienste österreichischer Verkehrsunternehmungen stehen; ferner, ob für die dauernde Leistungsfähigkeit des Pensionsfonds der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gesorgt werden würde; endlich, ob der Minister nicht eine Untersuchung des Bauzustandes der Bahn, namentlich des als einsturzdrohend geltenden Iglava-Viaductes, veranlassen wolle.

Der Handelsminister erklärt, er sei bereit, die Interpellation sofort zu beantworten, und sagt dann: Ich möchte es vorziehen, bezüglich der allgemein aufgeworfenen Frage der Verwendung von Ausländern bei Eisenbahn-Gesellschaften, mich auf den vorliegenden Fall zu beschränken und auch von der Erörterung der Frage Abstand zu nehmen, ob es möglich wäre, durch ein Gesetz jene Bestimmung der Consessions-Urkunde der Staatseisenbahn-Gesellschaft abzuändern, welche dieselbe ermächtigt, auf gewisse Posten Ausländer zu berufen. Was nun die Staatseisenbahn-Gesellschaft betrifft, so ist aus den Mittheilungen der Blätter bekannt, dass die bisherige gemeinsame Baudirection mit 1. Juni d. J. aufgelöst, und dass der Baudienst des österreichischen Netzes mit dem Wiener Directorium vereinigt werden wird. In Folge der Auflösung der Baudirection wird der mit dem Vorsitze im Wiener Directorium betraute gesellschaftliche Baudirector Herr de Serres aus dieser Stellung und aus dem executiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden. Es ist uns ferner die Zusicherung gegeben worden, dass die Mitglieder des Wiener Directoriums künftighin nur Oesterreicher sein werden, und dass auch im executiven Dienste des österreichischen Netzes der Gesellschaft in Hinkunft nur Inländer Verwendung finden sollen. Was die Affaire Joubert betrifft, so ist uns die Mittheilung zugekommen, dass er aus Anlass der Anklage, welche gegen die Administration der falliten Société des Métaux wegen Accaparement und Vertheilung fictiver Dividenden erhoben wurde, eine Citation vor die Police correctionnelle erhielt. Herr Joubert hat jedoch bisher die hervorragende Stellung, die er bei grossen Finanzinstituten in Paris bekleidet, nicht niedergelegt. Es scheint nach den in den betreffenden geschäftlichen Kreisen in Paris darüber herrschenden Anschauungen die blosse Citation vor die Police correctionnelle noch kein ausreichender Grund zu sein, um solche Stellungen sofort niederzulegen. Sollte die Anklage gegen Herrn Joubert eine für denselben ungünstige Wendung nehmen, so zweifle ich keinen Augenblick, dass er die Consequenzen, die sich für ihn hieraus im Hinblicke auf seine Stellung bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft ergeben, selbst ziehen werde.*) Was den Pensionsfond betrifft, so hat die Regierung schon vor längerer Zeit die Aufmerksamkeit der Gesellschaft darauf gelenkt, dass der Stand des Pensionsfonds den heutigen versicherungstechnischen Anforderungen in Bezug auf die dauernde Sicherung der Solvenz nicht entspricht. Die Gesellschaft hat die Richtigkeit dieser Bemerkung dadurch anerkannt, dass sie die Pensionsstatuten einer Revision unterzog und dem Fonds neue Zuflüsse eröffnete, welche eine Besserung seines Standes ermöglichen. Weiters wurden Bestimmungen getroffen, welche dem Wesen nach einer Haftung der Gesellschaft für die Solvenz des Fonds gleichkommen, indem dieselbe die Verpflichtung übernahm, die Abgänge durch Vorschüsse zu bedecken, die mit $1^1/_2$ Percent verzinslich und nur bedingungsweise beim Eintritt von Gebahrungsüberschüssen rückzahlbar sind. Die Gesellschaft versichert, dass der Höhepunkt der Belastung schon überschritten sei. Ein Urtheil darüber muss ich mir bis nach der demnächst gewärtigten Vorlage der abverlangten detaillirten Nachweisungen vorbehalten. Bei dem gleichfalls besprochenen Iglava-Viaduct haben sich, wie wohl erinnerlich, vor etwa zwölf Jahren in dem Fudamente des einen Landpfeilers Setzungen gezeigt, in Folge dessen Bewegungen im Mauerwerke dieses Pfeilers eintraten. Damals wurde aufsichtsbehördlich eine periodische Revision von 14 zu 14 Tagen angeordnet. Dieselbe hat bis zum Jahre 1888 unausgesetzt stattgefunden. Jetzt scheint die Consolidirung dieses Fundaments so weit fortgeschritten zu sein, dass die zuletzt gemessene Bewegung nur mehr 1 Millimeter beträgt. Ich habe indess Anlass genommen, eine neuerliche amtliche Besichtigung des Viaductes anzuordnen.

*) Der Telegraph hat seither dessen Rücktritt als Präsident gemeldet.

Abg. Dr. Russ erklärt, er hätte bezüglich der Ausländer eine principielle Aeusserung der Regierung gewünscht. Der Pensionsfond sei passiv um jährlich 350.000 fl. Auch wäre es interessant, zu wissen, ob die Regierung die Bilanz-Aufstellungen einer ernsten Beanstandung unterziehe.

Handelsminister Marquis Bacquehem erklärt, die Regierung habe gleichfalls schon vor längerer Zeit die Gesellschaft aufmerksam gemacht, dass in ihrer Bilanz Activposten figuriren, die nach den Grundsätzen strenger Solidität als solche nicht anerkannt werden können. Die Gesellschaft hat ihre Geneigtheit erklärt, den in dieser Richtung gemachten Beanstandungen Rechnung zu tragen, und hat auch hierüber Vorschläge gemacht. Diese sind einer eingehenden Prüfung Seitens der Aufsichtsbehörden unterzogen worden, und vor wenigen Tagen ist die Entscheidung der Regierung der Gesellschaft zugekommen. Diese Entscheidung enthält zugleich eine bindende Norm für die künftige Bilanz-Aufstellung der Gesellschaft.

Nun gelangte der eigentliche Gegenstand der Tagesordnung, der Gesetzentwurf, betreffend das zweite Geleise der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, zur Verhandlung. Nach dem Referate des Abg. Dr. von Bilinski wurde die Regierungsvorlage unverändert angenommen und gleichzeitig nachstehende Resolution beschlossen:

„Die Regierung wird aufgefordert, die Verstaatlichung der Carl Ludwig-Bahn derart vorzubereiten, dass mit der Fertigstellung des zweiten Geleises auf den Linien Krakau-Przemysl und Przemysl-Lemberg die sämmtlichen Linien in das Eigenthum des Staates übernommen werden.“

Den Schluss bildete die Verhandlung über mehrere Petitionen, worunter insbesondere jene um die Herstellung einer zweiten Schienenverbindung zwischen Wien und Triest hervorzuheben sind, welche Abg. J. Burgstaller Edler von Bidischini vertrat. An der Debatte betheiligten sich mehrere Abgeordnete. Während Abg. Schwab und Dr. Russ den Schwerpunkt der zu Gunsten Triests zu treffenden Massnahmen auf eine tarifarische Action legten, trat Dr. Steinwender für den Neubau einer Zufahrtslinie ein. Schliesslich wurde folgende vom Referenten beantragte Resolution angenommen:

„Mit Hinweisung auf die Berichte des Eisenbahn-Ausschusses vom 28. Februar 1885 und vom 9. Juni 1886, betreffend eine directe unabhängige Staatseisenbahnverbindung der Seehandelsstadt Triest mit der Kronprinz Rudolf-Bahn und um Herstellung des weiteren Anschlusses derselben an die Gisela-Bahn, und mit Bezug auf den diesbezüglichen, vom Abgeordnetenhause in der 175. Sitzung am 20. October 1887 gefassten Beschluss, werden sämmtliche Petitionen der Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der neuerlichen und dringenden Aufforderung abgetreten, zur Wahrung und zur Förderung der Unabhängigkeit der volkswirthschaftlichen, handels- und verkehrspolitischen Interessen dieser Reichshälfte und zum erfolgreichen Schutze des heimischen Seehandelsemporiums Triest, welches durch die bevorstehende Freihafen-Auflassung tiefgreifenden Umwälzungen entgegengeht, im Reichsrathe entsprechende Gesetzesvorlagen ehethunlichst zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen.“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Waldbahnproject. (Projectsvorlage.) Hermann Frühe, Kaufmann in Währing, hat bei dem k. k. Handelsministerium ein Project für eine normalspurige Dampftrambahn von Währing über Gersthof, Pötzleinsdorf, Neustift am Walde und Salmannsdorf nach Neuwaldegg bis zum Dornbacher Parke in Vorlage gebracht und unter Einem um die baldige Anordnung der Trassenrevision angesucht.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Hochbauten in der Haltestelle Wilten.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen bringt die Ausführung von Hochbauten auf der Haltestelle Wilten zur Ausschreibung. Die approximativen Kosten derselben betragen 92.300 fl. ö. W.

Bedingnisse, Bauschreibung und Pläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Innsbruck in den Amtsstunden eingesehen und daselbst auch Offertformulare behoben werden. Die Angebote sind versiegelt, spätestens am 18. März 1890, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Innsbruck zu überreichen. Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien-Krakau: Geleiseumlegung und Vergrösserung der nördlichen Einfahrt und Herstellung von Verladerampen in der Station Prerau.) Auf Grund des Ergebnisses der am 12. November 1889 durchgeführten politischen Begehung ist die Umgestaltung der Geleiseanlagen der nördlichen Einfahrt der Station Prerau, sowie der für die Materialverwaltung dienenden Anlagen daselbst, nebst der Verlängerung der Unterfahrt der Kojetein-Prerauer Bezirksstrasse genehmigt worden. Weiterhin gelangt eine 415 m lange Verladerampe links der Bahn zur Ausführung und wird die rechtsseits bestehende Verladerampe um 58 m im südlichen Theile verlängert.
[6. und 20. Jänner, ZZ. 51.357 und 53.528 ex 1889.]

— (Linie Wien-Krakau: Unterfahrt in km 6·965 nächst Floridsdorf.) Das Detailproject für die nächst dem Vorbahnhofe Floridsdorf herzustellende Unterfahrt der Bezirksstrasse von Leopoldau nach Jedlersdorf ist genehmigt worden.
[23. Jänner, Z. 52.119 ex 1889.]

— (Linie Wien-Krakau: Lagerhaus für Petroleum in der Station M.-Ostrau) Die Errichtung eines eisernen, auf gemauerten Pfeilern ruhenden Reservoirs zur Einlagerung von Petroleum in der Station M.-Ostrau ist genehmigt worden. Weiters wurde der zwischen der Handelscompagnie für Naphtaproducte von Lindheim & Co. in Wien, als Besitzerin dieses Reservoirs, und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgeschlossene Miethvertrag nach Massgabe der Bestimmungen der §§ 45 und 46 des Lagerhaus-Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, gutgeheissen. [1. Februar, Z. 681.]

— (Linie Wien-Krakau: Verlängerung des Kohlenschuppens in der Station Krzeszowice.) Der im Besitze der Jaworznoer Steinkohlen - Gewerkschaft stehende Kohlenschuppen in der Station Krzeszowice wird verlängert.
[30. Jänner, Z. 815.]

— (Linie Wien-Krakau: Auflassung von Wächterposten.) Die Wächterposten Nr. 286/h und 290/h in der Strecke Trzebinia-Szczakowa werden wegen der Umstellung des Zugschrankens in km 378·012 aufgelassen.
[12. Jänner, Z. 48.032 ex 1889.]

— (Linie Kojetein-Bielitz: Herstellung eines Eiskellers und eines Feuerlöschzeughauses in der Station Bielitz.) In der Station Bielitz gelangt zur Herstellung ein oberirdischer Eiskeller und ein Feuerlöschzeughaus.
[26. Novemb. 1889, Z. 44.902 u. 14. Jänner, Z. 49.778 ex 1889.]

— (Localbahn Stauding-Wagstadt: Geleiseplan der Station Wagstadt.) Der Geleiseplan der Station Wagstadt ist genehmigt worden.
[16. Jänner, Z. 51.351 ex 1889.]

— (Linie Lundenburg-Zellerndorf: Entwässerung des Materialgrabens in km 120·7—121·9.) Auf Grund des Ergebnisses der am 18. Jänner durchgeführten politischen Begehung ist die vom Gutsbesitzer in Alt-Prerau, Gustav Baron Suttner, begehrte Entwässerung des zwischen den Stationen Laa und Neusiedel gelegenen Materialgrabens verfügt worden.
[29. Jänner, Z. 3628.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Unterfahrung des Bahnkörpers durch die Wasserleitung in M.-Ostrau.) Die Unterfahrung des gemeinsamen Bahnkörpers beider Bahnen durch die im Mühlgartenobjecte in km 2·5/6, bezw. 2·2/3 liegende Trinkwasserleitung der Stadt M.-Ostrau ist genehmigt worden.
[12. Jänner, Z. 50.512 ex 1889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Localbahn Bruck a. d. L.—Hainburg: Betriebsbewilligung für die Theilstrecke km 21·312 bis km 21·650.) Das Handelsministerium hat auf Grund des Ergebnisses der am 22. Jänner vorgenommenen technisch-polizeilichen Prüfung der Theilstrecke km 21·312 bis km 21·650 der Localbahn Bruck a. d. L.—Hainburg die Inbetriebsetzung eben dieser Theilstrecke für den Frachtenverkehr zur k. k. Tabak-Hauptfabrik Hainburg genehmigt. [18. Februar, Z. 601.]

— (Neue Dampfheizung für Personenwagen.) Die Verwaltung der genannten Gesellschaft hat, in erster Reihe für den Dienst der Schnellzüge, die Einrichtung einer neuen Dampfheizung bei theils vorhandenen, theils im Bau begriffenen gesellschaftlichen Fahrbetriebsmitteln des österr. Netzes in Aussicht genommen, und zwar: die complete Dampfheizung bei 49 Stück Intercommunications-Personenwagen und 15 Stück Gepäckswagen, die Rohrleitung für die Dampfheizung bei 25 Stück Intercommunications-Personenwagen, Postconducteurwagen und Gepäcksbeiwagen. Das Detail der Anordnung besteht im Wesentlichen aus Folgendem: Der zur Heizung nöthige Dampf wird der Zugslocomotive entnommen und durch eine besondere Dampfleitung den Wagen zugeführt, welche untereinander mittelst Kautschukschlauch-Kuppelungen (im Sinne der bezüglichen Bestimmungen der technischen Vereinbarungen des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen) verbunden sind. Zum Abfluss des Condensationswassers befindet sich am tiefsten Punkte der Schlauchkuppeln ein Ventil und am Ende des Zuges ein Schlusshahn. In jedem Coupé I. und II. Classe sind unter einem Sitze drei Heizcylinder nahezu waagrecht gelagert, die mit der durchgehenden Heizleitung mittelst Zweigröhren und durch Dampfvertheilungs-Regulatoren verbunden sind. Letztere gestatten die Einführung des Dampfes in einen oder zwei oder drei Cylinder, sowie die Absperrung desselben von den genannten Cylindern. Im letzteren Falle wird der benützte Dampf und das Condensationswasser aus den betreffenden Heizcylindern durch die Dampfvertheilungs-Regulatoren ins Freie abgelassen. Die Erneuerung der Luft in den Coupés wird dadurch erreicht, dass frische Luft von Aussen unterhalb des Wagens durch Fangklappen aufgefangen, alsdann in Canälen, die mittelst Klappen verschliessbar sind, und durch eine Oeffnung im Wagenboden in die Heizkasten, welche die Heizcylinder umhüllen, geleitet, daselbst erwärmt und durch die vorne durchbrochene Wand der Heizkästen in die Coupés geführt wird. Zur Einstellung der Luftklappen und des Dampfvertheilungs-Regulators dient die an den Coupéscheidewänden angebrachte Stellvorrichtung, welche so angeordnet ist, dass bei vollständiger Absperrung des Dampfes von allen drei Heizcylindern auch die Luftklappen geschlossen sind, bei Einstellung des Regulators auf Speisung eines Cylinders die Luftklappe für ihren vollen Querschnitt geöffnet wird. Behufs Abführung der schlechten Luft aus dem Inneren der Coupés sind am Wagendache Luftsauger angeordnet. Zur Erwärmung des Seitenganges in den Intercommunications-Personenwagen I., I.—II. und II. Classe ist in einer Nische desselben ein lotrecht stehender Heizcylinder ohne Absperrvorrichtung und separate Luftzuführung angebracht. In den Wasserkasten des Water-Closets ist ein kleines Standrohr ohne Dampfabsperrung zum Schutze gegen das Einfrieren des Spülwassers eingeführt. Die Dampfheizungs-Einrichtung bei den Intercommunications-Personenwagen III. Classe ist im Allgemeinen die gleiche wie bei den Wagen I., I./II. und II. Classe, indem im Wesentlichen das System der drei nach einander einschaltbaren Heizcylinder mit Zuführung von frischer Aussenluft beibehalten ist. Anstatt der über die ganze Coupébreite reichenden langen Heizkästen, sind bei diesen Wagen, der Sitzaustheilung entsprechend, zweierlei Kasten bezw. Heizcylinder angebracht, und sind die Stellvorrichtungen in den Coupés theils an den Scheidewänden, theils an den Seitenwänden des Wagens angebracht. Die Gepäckswagen erhalten in dem Conducteur-Coupé vier waagrechte, mit einer Blechumhüllung versehene Heizcylinder, welche mittelst Flanchen untereinander, ferner der oberste und unterste Cylinder durch je ein Zweigrohr mit der Hauptleitung verbunden sind. An der Stirnseite des Gepäcksraumes dieser Wagen sind die Dampfleitungsrohre zur Vermeidung von Schlauchkreuzungen gegabelt und die zugehörigen Kuppelungs-Kniestücke, wie auch jenes an der Coupéstirnseite zur Ermöglichung des Absperrens der Dampfleitung beim Maschinenwechsel mit einem Absperrhahn versehen. Die Wagen, welche die Rohrleitung für die Dampfheizung erhalten, sind nur mit der unter dem Wagen geführten Hauptleitung versehen, welche beiderseits in die Kniestücke zur Auf-

nahme der Schlauchkuppeln endigt. Bei den Intercommunicationswagen für den Auslandsverkehr musste diese Einrichtung unter Beibehaltung der bisherigen Hängöfen, resp. der Luftheizung deshalb gewählt werden, weil noch nicht alle von diesen Courswagen berührten Bahnen in ihren Zügen die Dampfheizung besitzen. Die vorbeschriebenen Einrichtungen der Dampfheizung wurden unter den ungünstigst eingerichteten Zügen wiederholt erprobt, und haben die Probefahrten ein befriedigendes Resultat ergeben. Die Schnellzüge des ungarischen Netzes der Gesellschaft sind bereits mit dieser Dampfheizungs-Einrichtung versehen und functionirt dieselbe schon während der zweiten Winterperiode anstandslos. Das k. k. Handelsministerium hat die betreffenden Constructionszeichnungen für diese Einrichtungen genehmigt. [9. Februar 1890, Z. 2775.]

Dampftramway - Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Sonntagszüge von und nach Gross-Enzersdorf.) Von Sonntag den 23. Februar an verkehren auf der Linie Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung und bis auf Widerruf ausser den Wochentagszügen noch die Züge Nr. 24/a, Abfahrt Floridsdorf 1 U. 25 M. Nm., und Nr. 51/a, Abfahrt Gr.-Enzersdorf 6 U. 54 M. Abds.

Prager Eisenindustrie - Gesellschaft. (Beförderung der Arbeiter auf der Kladno-Nučicer Bergwerksbahn.) Bis auf Weiteres wurde gestattet, dass auf der der Prager Eisenindustrie - Gesellschaft gehörigen Kladno - Nučicer Bergwerksbahn mit den verkehrenden Zügen in hiezu geeigneten Wagen gesellschaftliche Arbeiter und Bedienstete unter Beobachtung der für die Betriebssicherheit bestehenden gesetzlichen Bestimmungen unentgeltlich befördert werden. [H.-M.-Z. 1139.]

Zusammenstellung

der im Monate Jänner 1890 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen																			
Westliche Linien	1080	14.630	3.047	18.757	31	59	12	102	0·5	73	1	45	7	4	.	.	14	.	9
Nordöstliche Linien	62	2.563	3.794	6.419	7	41	31	79	1·2	54	1	59	5	1	.	.	5	1	2
Dalmatiner Staatsbahn	.	124	124	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	.	752	.	752	.	3	.	3	0·4	3	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	155	527	682	.	1	2	3	0·4	1	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	62	1.178	806	2.046	.	2	.	2	0·0	5	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	.	279	155	434	.	1	.	1	0·2	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	62	249	1.364	1.675	1	1	8	10	0·5	4	.	5	3	.	.	.	1	.	2
Eisenbahn Wien-Aspang	.	217	725	942	.	1	.	1	0·1	1		.	.		.	.	.	.	.
Galizische Carl Ludwig-Bahn	62	155	744	961	1	.	19	20	2·0	3	.	25	2	.	.	3	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	155	372	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	404	4.030	650	5.084	17	16	.	33	0·6	27	.	12	7	.	1	.	1	2	2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	9	310	.	319	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	.	248	248	.	.	1	1	0·4	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	124	372	496	.	.	3	3	0·6	.	.	3	.	.	.	.	.	.	1
Oesterr. Nordwestbahn	217	2.395	2.356	4.968	10	16	1	27	0·5	21	.	19	.	1	.	14		1	25
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	524	2.345	899	3.768	62	42	6	110	2·9	103	.	32	5	.	.	.	2	.	5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	62	124	186	.	1	.	1	0·5	.	.	.	.	.	.	.	1		.
Südbahn-Gesellschaft	653	4.052	961	5.666	52	8	6	66	1·1	51	4	42	6	1	.	.	5	5	4
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.178	248	1.426	.	2	.	2	0·1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	186	310	.	2	2	4	1·2	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	26	868	.	894	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3161	36.007	17.485	56.653	181	196	91	468	.	352	6	254	35	7	1	17	29	9	50

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·0 „
3. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·0 „
4. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
5. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
6. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·1 „
7. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
8. Böhmische Westbahn . . . . 0·2 „
9. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·4 „
10. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·4 „
11. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·4 „
12. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·5 „
13. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 0·5 pCt.
14. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·5 „
15. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·5 „
16. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·6 „
17. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·6 „
18. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·1 „
19. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 1·2 „
20. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1.2 „
21. Galizische Carl Ludwig-Bahn . . . . 2·0 „
22. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 2·9 „

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen mit Erlass vom 10. Februar 1890, Z. 7071, den Gutsbesitzerinnen Witwe Josefine Man, Clara Sztojka und Rosa Man die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine in Verlängerung der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der Ungarischen Nordostbahn von deren Endstation Marmaros-Sziget abzweigende, in das Izathal führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Unterfertigung des Vertrages für die Linie auf der grossen Ringstrasse.) In der am 12. Februar abgehaltenen Generalversammlung des Budapester Municipalausschusses berichtete der Referent, dass der Vertrag zwischen der Commune und der Budapester Stadtbahnunternehmung in Betreff der mit elektrischer Kraft zu betreibenden Linie im Bereiche der grossen Ringstrasse nach vorausgegangener Genehmigung von Seite des Handelsministers (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 2) unterfertigt wurde. In diesem Vertrage ist der Zeitpunkt der Fertigstellung der Arbeit genau präcisirt. Deren Beginn im Bereiche der ganzen Linie steht nunmehr kein Hinderniss entgegen, nachdem die Detailpläne bereits anticipando genehmigt wurden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6). Dass die Unternehmung einen Theil der Linie ohne Baulicenz ausgeführt habe, sei eine Frage, die den hiefür bestehenden Bestimmungen gemäss seinerzeit ausgetragen werden wird.

— (Projectirte Modification der Theilstrecke längs dem Donauquai.) Die Budapester Municipalbehörde hat zur Beurtheilung der technischen Ausführungsmethode der elektrischen Bahn längs des linksseitigen Donauquais (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85 ex 1889) das hauptstädtische Ingenieuramt zur sofortigen Berichterstattung über die technische Ausführbarkeit des projectirten eisernen Tunnels aufgefordert (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8), da der königl. ungarische Handelsminister eine 60tägige Präclusivfrist anberaumte, innerhalb welcher die Frage spruchreif ausgetragen sein muss (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14). Bei diesem Anlasse ist zu bemerken, dass in städtischen Verwaltungskreisen die Ansichten über das System der Bahnausführung insoferne getheilt sind, als ein Theil der Stadtverordneten sich für die Führung der Trasse als Hochbau auf einem eisernen Viaducte in der Höhe des Donau-Corso, ein Theil aber für die Anlage im Niveau der unteren Quaistrasse und Weiterführung bis zum Rudolfsquai als Untergrundbahn durch einen aus einem eisernen Gerippe herzustellenden Tunnel ausgesprochen hat. Die endgiltige Erledigung dieser Frage wird demnächst in der Generalversammlung des hauptstädtischen Municipalrathes erfolgen.

— (Commissionelle Normirung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat behufs Normirung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit der Züge auf den mit elektrischem Motor betriebenen Verkehrslinien der Budapester Strassenbahnunternehmung die Abhaltung einer Conferenz angeordnet, in welcher sowohl das Handelsministerium, die städtischen Behörden, als auch die genannte Unternehmung durch Delegirte vertreten sein werden. Bei diesem Anlasse soll in Erwägung gezogen werden, ob die bisher gestattete Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 10 km per Stunde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39 und 67 ex 1888) im Interesse der Sicherheit des allgemeinen Strassenverkehres nicht etwa zu beschränken wäre.

Budapester Zahnradbahn-Gesellschaft. (Anschluss an die Strassenbahn.) Die Budapester hauptstädtische Verwaltung hat der Budapester Zahnradbahn-Gesellschaft (Schwabenbergbahn) ein Grundstück im Ausmasse von 2034 Qudratklaftern zu dem Behufe überlassen, um im Interesse des Publicums einen directen, auf den unteren Bahnhof der Zahnradbahn zu leitenden Strassenbahnverkehr und damit einen unmittelbaren Anschluss zwischen den Zügen der Zahnradbahn und jenen der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft herzustellen. Die Feststellung der Ausführungsmodalitäten sowohl bezüglich des Baues als auch des Anschlussverkehres wird im Einvernehmen zwischen den beiden betheiligten Gesellschaften erfolgen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Reconstructions-Arbeiten auf der Linie Dombovár-Zákány.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen den Auftrag ertheilt, die auf der Theilstrecke Dombovár-Kaposvár der Linie Budapest-Dombovár-Zákány noch im Gebrauch stehenden Schienen leichteren Profils ungesäumt gegen erstclassige Schienen auszutauschen, um den Verkehr der bisher von dieser Theilstrecke aus Sicherheitsrücksichten ausgeschlossenen schweren Locomotiven im Bereiche der ganzen Linie zu ermöglichen.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Einschreiten um Begünstigungen bezüglich der Pflastermauth im Transitverkehr.) Die Budapester Strassenbahn-Gesellschaft hat in einer Eingabe an die hauptstädtische Behörde die Bitte gestellt, den im Bereiche des hauptstädtischen Territoriums über die Strassenbahnlinien geleiteten Güterverkehr zwischen den Endstationen der in Budapest einmündenden und von der Direction der Strassenbahn-Gesellschaft verwalteten Linie von der Bezahlung der städtischen Pflastermauth zu entheben, nachdem durch diese Auflage die Cultivirung des Transitverkehres dadurch unmöglich gemacht wird, dass die concurrirenden Strassenfuhrwerke bei nahezu gleicher Ladungsfähigkeit wie jene der Strassenbahn-Lowries, eine viel geringere Pflastermauth-Gebühr bezahlen, als letztere.

Gesetzentwurf. (Regelung der gewerblichen Sonntagsruhe.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat am 13. Februar einen Gesetzentwurf über die Regelung der gewerblichen Sonntagsruhe sämmtlichen Gewerbekammern des Landes zur Begutachtung und Berichterstattung übermittelt. Dieser lautet in deutscher Uebersetzung:

§ 1. An Sonntagen muss auf dem Gebiete der St. Stefanskrone die gewerbliche Arbeit ruhen. Eine Ausnahme bildet die zur Reinhaltung und Instandsetzung der Geschäftslocalitäten und Einrichtungen nöthige Arbeit.

§ 2. Die gewerbliche Arbeitsruhe beginnt spätestens Sonntag Morgens 6 Uhr und dauert 24 Stunden, vom Beginne derselben berechnet.

§ 3. Der Handelsminister wird im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und dem Minister für Cultus und Unterricht, hinsichtlich Croatien-Slavoniens aber mit dem Banus von Croatien, im Verordnungswege jene Gewerbearten bestimmen, bei denen aus dem Grunde, dass die Unterbrechung des Betriebes unmöglich oder die Bedürfnisse des consumirenden Publicums oder des öffentlichen Verkehres die continuirliche Inbetriebhaltung fordern, die gewerbliche Arbeit auch an Sonntagen zu bewerkstelligen sein wird.

§ 4. Bei jenen Gewerbearten, bei denen die gewerbliche Arbeit im Sinne des vorhergehenden Punktes auch an Sonntagen zu bewerkstelligen sein wird, hat der Gewerbetreibende für die Ablösung der bei diesen Arbeiten beschäftigten Arbeiter in der Richtung zu sorgen, dass diese mindestens in jedem Monate einen ganzen, oder in je zwei Wochen je einen halben Sonntag Arbeitsruhe geniessen.

§ 5. Wer sich gegen die in den §§ 1 und 4 festgestellten Bestimmungen vergeht, macht sich einer Uebertretung schuldig und ist durch die in den §§ 166, bezw. 184 des G.-A. XVII ex 1884 bezeichneten Gewerbebehörden im Wege eines stufenweisen Vorgehens bei jedesmaligem Vergehen in eine Geldstrafe von 10—300 fl. zu verfällen. Die nach § 165 des citirten Gesetz-Artikels einzutreibenden Geldbussen sind in Ungarn zu Gunsten des unter der Verwaltung des Handelsministers stehenden gewerblichen und Handelsfonds zu verwenden.

§ 6. Dieses Gesetz tritt 2 Monate nach der Publication ins Leben; mit der Durchführung wird der Handelsminister betraut.

In der Vollzugsvorschrift wird die Aufrechthaltung der Sonntagsarbeit für bestimmte Gewerbebetriebe in Aussicht genommen:

a) vom Standpunkte der Continuität des Betriebes, wie bei Bergwerken, Gasfabriken, Hochöfen, Schmelzen etc.;
b) vom Standpunkte des Interesse der Consumenten, wie bei Fleischhauern, Gastwirthen etc., für Verkäufer von Industrieartikeln in den Hauptstädten und Städten mit zumindest 20.000 Einwohnern bis 12 Uhr Mittags und an anderen Orten bis 5 Uhr Nachmittags;
c) vom Standpunkte des öffentlichen Verkehres: bei dem Waarenverkehr auf den Bahnhöfen und Lagerplätzen der Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen, und zwar ohne Unterschied der Arbeit; für Schiffahrts-Unternehmungen auf Binnenwässern etc.; für Lastträger; für solche Arbeiten, die im Interesse des öffentlichen Verkehres und der öffentlichen Sicherheit einen Aufschub nicht erleiden können, wie die Ausbesserung von Wasser-, Gasleitungsröhren, elektrischen Leitungen etc., unaufschiebbare Ausbesserungsarbeiten bei Eisenbahnen und Schiffahrts-Unternehmungen, sowie an deren Betriebsmateriale; für Omnibus- und Miethwagen-Unternehmungen, Strassenbahnen ohne Unterschied des Betriebsmotors etc. etc.

Ausland.

Preussen. (Getreidetransport in loser Schüttung.) Dem Vorgehen einzelner ausländischer Bahnen folgend, werden die Preussischen Staatsbahnen künftig Getreide (Roggen, Weizen, Hafer, Gerste u. s. w.) versuchsweise auch in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) befördern. Die Einrichtung besteht schon seit einiger Zeit in Ostpreussen im Verkehr mit Russland und bezweckt die Vermeidung von Frachtkosten für die Säcke, sowie von Miethe, Zöllen u. s. w. für dieselben. Die Beförderung soll in gewöhnlichen bedeckten Wagen erfolgen; die Verladung und die Sicherung des Getreides gegen Verstreuen liegt dem Aufgeber ob. Die von ihm hiefür verwendeten Geräthschaften werden frachtfrei an den Versender zurückbefördert. Dass das Gut unverpackt aufgegeben ist, hat der Versender nach den bestehenden Vorschriften besonders zu erklären. Findet auf Antrag des Empfängers oder nach Ablauf der Entladefrist bahnseitige Entladung statt, so wird hiefür eine besondere Gebühr nach den Tarifbestimmungen erhoben. Diese Vorschriften werden, wie die „Ztg. d. V. D. E.-V.“ meldet, in nächster Zeit in Kraft treten. — Hiemit wird auch einem wiederholt laut gewordenen dringenden Wunsche österreichischer Getreidehändler Rechnung getragen.

Frankreich. (Revision des Localbahngesetzes.) Die Revision der im Gesetze vom 11. Juni 1880 niedergelegten Bestimmungen für die Localbahnen (Chemins de fer d'intérêt local) und die Tramways bildet gegenwärtig den Gegenstand commissioneller Berathungen. [J. d. Tr.]

— (Zonentarif der Compagnie du Nord für Steinkohle und Coaks.) Schon längst bestand in Interessentenkreisen der Wunsch, zu Gunsten der in den Departements Nord und Pas-de-Calais gewonnenen Kohle ausgiebige Frachtgebühren-Ermässigungen zu erlangen und diesem Artikel hiedurch in Gegenden, wo bisher vorzugsweise oder doch grossentheils englische Kohle Verwendung fand, eine erfolgreichere Concurrenz mit dem ausländischen Product zu ermöglichen. Die Compagnie du Nord hat unter diesen Gesichtspunkten einen neuen gemeinsamen Tarif, Ouest-Nord P. V. Nr. 107, ausgearbeitet, welcher an die Stelle der dermaligen Tarife, Ouest-Nord P. V. Nr. 28 und Nord C. Nr. 228, tritt und unterm 23. December 1889 vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten genehmigt wurde. Der neue Tarif theilt das Netz der genannten Gesellschaft in fünf Zonen ein, für deren Abgrenzung der bisherige Grad der zu überwindenden englischen Concurrenz in den verschiedenen Absatzgebieten massgebend war. In den vier ersten Zonen werden für Steinkohle und Coaks nach dem eben angedeuteten Massstabe erhebliche Transportkosten-Reductionen zugestanden. [J. d. Tr.]

England. (Der Kohlenverkehr Londons.) Der Kohlenverkehr der sieben in London einmündenden Bahnen und des Grand Junction-Canals betrug im Jänner, nach Mittheilungen der „Railway News“, im Ganzen 800.627 t, und waren an demselben die Midlandbahn mit 250.393 t und die London and Northwestern-Bahn mit 175.307 t die meistbetheiligten. Der Grand Junction-Canal beförderte im Jänner 1890 nach London blos 743 t. Im gleichen Monate des Jahres 1889 betrug die von den Bahnen besorgte Kohlenzufuhr nach London 729.994 t, im Jänner 1888 nur 685.829 t.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Vertiefung der Elbe.) Der Ausschuss des Centralvereines für Hebung der deutschen Fluss- und Canalschiffahrt beschäftigte sich jüngst mit der Frage der Vertiefung der Elbe und beschloss, den Reichskanzler zu ersuchen, in Anbetracht dessen, dass durch die Additionalacte vom 13. April 1844 die Mindest-Tauchtiefe der Elbe bei niedrigstem Wasserstande mit 0·835 m festgesetzt ist, dass aber seit jener Zeit der Elbeverkehr eine völlige Umgestaltung erfahren hat, so dass das Bedürfniss einer vergrösserten Tauchtiefe unzweifelhaft gewachsen ist, den Uferstaaten die Durchführung der Verbesserung der Schiffahrt der Elbe, soweit dieselbe nach den amtlichen Ermittlungen der Elbe-Strombauverwaltung erreichbar ist, zu empfehlen.

Frankreich. (Ergebniss der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Chargeurs reunis“ in Havre.) Der Bericht über das am 30. Juni v. J. beendete Geschäftsjahr weist ganz ausserordentlich günstige Resultate nach, indem die Einnahmen 21,877.384 Frcs. gegen 15,438.111 Frcs. im Vorjahre betrugen, während die Ausgaben blos von 11,243.680 Frcs. auf 15,543.469 Francs stiegen. In Betracht dessen steigerte sich die Dividende von 35 Frcs. oder 7 pCt. im Jahre 1888 auf 60 Frcs. oder 12 pCt. für das Jahr 1889 bei einem Actiencapital von 12,500.000 Francs. Der Bericht hebt die continuirliche Steigerung der Frachten, insbesondere nach Argentinien und Brasilien, hervor. Am 30. Juni v. J. bestand die Flotte aus 24 Dampfern in Betrieb und 8 im Bau im Kostenwerth von zusammen 30,560.095 Frcs., von welchem 2,851.377 Frcs. auf die im Bau begriffenen entfallen. Von dem Werthe der Dampfer im Betrieb wurden 12,618.995 Fcrs. oder 47 pCt. der ursprünglichen Kosten abgeschrieben. Die sohin einschliesslich der neuen Dampfer 32 Schiffe zählende Flotte wird auf nachfolgenden Linien verwendet: 11 Schiffe nach La Plata, 3 nach dem Parana, 6 nach Brasilien und La Plata, 6 nach Brasilien allein, 2 nach der Westküste Afrikas, 3 Reserveschiffe und ein Schleppschiff. Die Linie nach Westafrika ist die im Verordnungs-Blatte Nr. 55 ex 1889 erwähnte, von der Regierung subventionirte, von Havre und Bordeaux ausgehende zweimal monatliche Linie. Der bezügliche Vertrag ist auf 15 Jahre gegen eine jährliche Subvention 234.900 Frcs. und 76.950 Frcs. für Zweiglinien abgeschlossen. Die Zahl der vollführten Reisen betrug 86 gegen 72 im Vorjahre, von welchen 35 nach Brasilien, 37 nach La Plata und 14 nach dem Parana vollführt wurden. Die Zahl der beförderten Passagiere und Auswanderer stieg von 12.066 auf 29.694, und die Frachtenmenge von 399.136 Raumtonnen auf 428.206. Die Vermehrung fand hauptsächlich auf der La Plata-Linie statt. Der Reservefond besteht aus folgenden Posten: Statutenmässige Reserve 637.216 Francs; erste specielle Reserve für Kessel und grosse Reparaturen 3,000.000 Frcs.; neue specielle Reserve 1,800.000 Frcs.; Assecuranzfond 3,847.148 Frcs. Für die Gründer der Gesellschaft entfiel der Betrag von 186.666 Frcs., für die Directoren ein solcher von 105.000 Frcs. Ueber die Prämien erscheint keine Erwähnung gethan seit dem ersten Jahre der Wirksamkeit des bekannten französischen Prämien-Gesetzes vom Jahre 1881, zu welcher Zeit von dem Reinerträgnisse per 937.794 Frcs. damals 328.000 Frcs. auf die Prämien entfielen. Alle Dampfer dieser Gesellschaft haben indessen auf allen Linien, mit Ausnahme jener nach Westafrika, vollen Anspruch auf die Schiffahrtsprämien, die auch diesmal die Erreichung einer so hohen Netto-Einnahme ermöglichten. Immerhin ist die Ausbreitung und Entwicklung des Verkehres dieser Gesellschaft nach Südamerika, als einem Hauptabsatzgebiete französischen Industriefleisses, bemerkenswerth und geeignet, die Aufwendung von staatlichen Subventionen zu rechtfertigen.

„Adria“, ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft. (Dampferverkehr im Monate März 1890.) Im Monate März 1890 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	März
Glasgow	Triest, Fiume	„Tisza“	1—10
London	„ „	„Durham“	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Matlekovits“	5—15
Liverpool	„ „	„Saragossa“ (Cunard Line)	5—15
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo“	10—20
London	„ „	„Winestead“	15—25
Rouen	„ „	„Jókai“	21—31
Newcastle o/T.	„ „	„Szápáry“	21—31
Rouen	„ „	„Stefanie“	21—31
Liverpool	„ „	„Tarifa“ (Cunard Line)	21—31
Fiume	Liverpool	„Tarifa“ (Cunard Line)	1—10
„	London	„Kotka“	1—10
„	New-York	„Victoria“ (Anchor Line)	1—10
„	Bordeaux	„Adria“	10—20
„	Barcelona, Rouen	„Tibor“	10—20
„	Liverpool	„Atlas“ (Cunard Line)	10—20
„	Hull, Newcastle o/T	„Rinaldo“	10—20
„	London	„Zaire“	15—25
„	New-York	„Elysia“ (Anchor Line)	15—25
„	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Zichy“	21—31
„	Glasgow	„Tisza“	21—31
„	Liverpool	„Palmyra“ (Cunard Line)	21—31
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano“	21—31

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: S. & W. Hoffmann, Wien, IX., Hörlgasse 18. — Budapest, Grosse Kronengasse 16.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle „Altmannsdorf" für Personen und Gepäck.

Am 1. März 1890 wird die in km 6·683 der Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf, zwischen den Haltestellen Ober-Hetzendorf und Inzersdorf, gelegene Haltestelle „Altmannsdorf" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch den Gastwirth Carl Dittmayer und werden daselbst alle Personenzüge der Linie Wien—Kaiser-Ebersdorf bedingten Aufenthalt nehmen.

Wien, am 23. Februar 1890. [137]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu den Gebührentarifen der Bukowinaer Localbahnen vom 1. Mai 1888, resp. 17. November 1889, und des Nachtrages II zum Specialtarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Oelsaaten im Verkehre zwischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und jenen der Bukowinaer Localbahnen vom 20. August 1888.

Am 15. März 1890 tritt der Nachtrag I zu den Gebührentarifen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf den Bukowinaer Localbahnen, giltig vom 1. Mai 1888, resp. 17. November 1889, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Stationstarif für Personen, Reisegepäck-Uebergewicht und Hunde im Verkehre mit der Haltestelle Radautz-Ringplatz.
2. Ermässigte Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter im Verkehre zwischen den Stationen Hadikfalva und Radautz.
3. Aufhebung des Specialtarifes Nr. 1.
4. Aufhebung des Specialtarifes Nr. 7.
5. Berichtigung von Druckfehlern.
6. Kilometerzeiger für die Linie Hadikfalva-Radautz.

Mit dem gleichen Termine gelangt ferners der Nachtrag II zum Specialtarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen, sowie für Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten im Verkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und jenen der Bukowinaer Localbahnen, giltig vom 20. August 1888, zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält Frachtsätze für die Station Radautz der Linie Hadikfalva-Radautz.

Exemplare der vorbezeichneten Tarifnachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg und den derselben unterstehenden Stationen erhältlich.

Wien, am 22. Februar 1890. [138]

Güterverkehr Bregenz-Constanz.

Giltigkeit des Bodenseetarifes auf der Landroute.

Vom 1. März 1890 an gelten die Frachtsätze Bregenz-Constanz des Bodensee-Gütertarifes vom 1. Jänner 1889 und der Nachträge desselben in beiden Verkehrsrichtungen auch auf der Gürtelbahnroute über St. Margrethen-Rorschach-Romanshorn.

Wien, am 24. Februar 1890. [139]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Güterverkehr mit Solingen.

In der Station Solingen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Elberfeld bedienen nunmehr folgende drei Bahnhöfe den Verbands-Güterverkehr, und zwar vorläufig sämmtlich zu den im gegenwärtigen Gütertarife vom 15. October 1884 bezw. 15. October 1885 und in den zugehörigen Nachträgen für die Station „Solingen" vorgesehenen Frachtsätzen:

Solingen-Nord,
Solingen-Süd,
Solingen-Weyersberg.

Von und nach dem letztgenannten Bahnhofe können Eilgüter und Frachtstückgüter nicht zur Beförderung gebracht werden. Die beiden erstgenannten Bahnhöfe sind für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Wien, am 24. Februar 1890. [140]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreis-Ermässigungen.

Mit 1. März 1890 gelangen in der Station Wien ermässigte Abonnementskarten in Packeten zu 20 Karten für die Strecke Wien-Drösing oder vice versa zum Preise von

I. Classe	II. Classe	III. Classe
fl. 33.80	fl. 25.20	fl. 16.80

zur Ausgabe.

Weiters gelangen in den nachbenannten Stationen ermässigte Tour- und Retourkarten in beiden Richtungen zu folgenden Preisen zur Ausgabe, und zwar: für die

	I. Classe	II. Classe
Wien-Bistritz a. H.	fl. 8.60	fl. 5.80
Przikas-Osiczko—Bistritz a. H. . .	„ —.40	„ —.20

Vorbezeichnete Billets berechtigen zur Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge eventuell gegen normale Aufzahlung auf der Hauptstrecke auch zur Benützung von Schnellzügen.

Wien, am 25. Februar 1890. [141]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
654	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Raffinadezucker der Classe II	(Vide nachstehende Tabelle)		Auflieferung in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Unterlassung einer jeden Routenvorschrift in denselben	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Galizisch-Oesterr.-Böhmischer Gemeinschafts-Verkehr	Tarifmässig	(Vide nachstehende Tabelle)	Resultirende Differenz	a) Im Verkehre nach Lemberg und Halicz im Rückvergütungswege b) Im Verkehre nach anderen Stationen im Kartirungswege	ad a) Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder rückgestellt werden, und deren Vorlage spätestens Ende März 1891 an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erfolgen hat	

Frachtsatz pro 100 Kilogramm in Kreuzern

nach \ von	Angern	Dürnkrut	Hohenau	Lundenburg	Branowitz	Rohrbach-Seelowitz	Brünn	Göding	Rohatetz	Bisenz-Pisek	Hradisch	Krzenowitz	Kojetein	Chropin	Bedihošt	Hullein	Kremsier	Prerau	Olmütz	Leipnik	Troppau	M.-Ostrau	Chybi
Stryj und Drohobycz	328·3	325·0	318·4	308·9	316·9	312·9	303·9	298·4	294·9	288·4	281·4	293·9	270·4	267·9	282·9	266·4	270·4	261·9	273·4	254·4	236·9	220·4	197·4
Lemberg C.B. loco und transit	331·3	328·0	321·4	311·9	319·9	315·9	306·9	301·4	297·9	291·4	284·4	296·9	273·4	270·9	285·9	269·4	273·4	264·9	276·4	257·4	239·9	223·4	200·4
Halicz	395·3	392·0	385·4	375·9	383·9	379·9	370·9	365·4	361·9	355·4	348·4	360·9	337·4	334·9	349·9	333·4	337·4	328·9	340·4	321·4	303·9	287·4	264·4
Jezupol	401·3	398·0	391·4	381·9	389·9	385·9	376·9	371·4	367·9	361·4	354·4	366·9	343·4	340·9	355·9	339·4	343·4	334·9	346·4	327·4	309·9	293·4	270·4
Stanislau	393·8	390·5	383 9	374·4	382·4	378·4	369·4	363·9	360·4	353·9	346·9	359·4	335·9	333·4	348·4	331·9	335·9	327·4	338·9	319·9	302·4	285·9	262·9
Ottynia	405·3	402·0	395·4	385·9	393·9	389·9	380·9	375·4	371·9	365·4	358·4	370·9	347·4	344·9	359·9	343·4	347·4	338·9	350·4	331·4	313·9	297·4	274·4
Korszów	413·8	410·5	403·9	394·4	402·4	398·4	389·4	383·9	380·4	373·9	366·9	379·4	355·9	353·4	368·4	351·9	355·9	347·4	358·9	339·9	322·4	305·9	282·9
Kolomea	421·8	418·5	411·9	402·4	410·4	406·4	397·4	391·9	388·4	381·9	374·9	387·4	363·9	361·4	376·4	359·9	363·9	355·4	366·9	347·9	330·4	313·9	290·9
Zabłotów	431·3	428·0	421·4	411·9	419 9	415·9	406·9	401·4	397·9	391·4	384·4	396·9	373·4	370·9	385·9	369·4	373·4	364·9	376·4	357·4	339·9	323·4	300·4
Sniatyn	439·8	436·0	429·4	419·9	427·9	423·9	414·9	409·4	405·9	399·4	392·4	404·9	381·4	378·9	393·9	377·4	381·4	372·9	384·4	365·4	347 9	331·4	308·4
Nepolokoutz	444·8	441·5	434·9	425·4	433·4	429·4	420·4	414·9	411·4	404·9	397·9	410·4	386·9	384·4	399·4	382·9	386·9	378·4	389·9	370·9	353·4	336·9	313·9
Lužan	449·8	446·5	439·9	430·4	438·4	434·4	425·4	419·9	416·4	409·9	402·9	415 4	391·9	389·4	404·4	387·9	391·9	383·4	394·9	375·9	358·4	341·9	318·9
Zuczka	456·3	453·0	446·4	436·9	444·9	440·9	431·9	426·4	422·9	416·4	409·4	421·9	398·4	395·9	410·9	394·4	398·4	389·9	401·4	382·4	364·9	348·4	325·9
Czernowitz	456·8	453·0	446·9	437·4	445·4	441·4	432·4	426·9	423·4	416·9	409·9	422·4	398·9	396·4	411·4	394·9	398·9	390·4	401 9	382·9	365·4	348·9	325·4
Kuczurmare	466·8	463·5	456·9	447·4	455·4	451·4	442·4	436·9	433·4	426·9	419·9	432·4	408·9	406·4	421·4	404·9	408 9	400·4	411·9	392·9	375·4	358·9	335·9
Hliboka	473·8	470·5	463·9	454·4	462·4	458·4	449·4	443·9	440·4	433·9	426·9	439·4	415·9	413·4	428·4	411·9	415·9	407·4	418·9	399·9	382·4	365·9	342·9
Czerepkoutz	477·3	474·0	467·4	457·9	465·9	461·9	452 9	447·4	443·9	437·4	430·4	442·9	419·4	416·9	431·9	415·4	419·4	410·9	422·4	403·4	385 9	369·4	346·4
Hadikfalva	486·8	483·5	476·9	467·4	475·4	471·4	462·4	456·9	453·4	446·9	439 9	452·4	428·9	426·4	441·4	424·9	428·9	420·4	431·9	412·9	395·4	378·9	355·9
Milleschoutz	492·8	489·5	482 9	473·4	481·4	477·4	468·4	462·9	459·4	452·9	445·9	458·4	434·9	432·4	447·4	430·9	434·9	426·4	437·9	418 9	401·4	384·9	361·9
Suczawa	501·8	498·5	491·9	482 4	490·4	486·4	477·4	471·9	468·4	461·9	454·9	467·4	443·9	441·4	456·4	439·9	443·9	435·4	446 9	427·9	410·4	393 9	370·9

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
655	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Stroh	Wien { K.F.N.B. Oe.U.St.E.G. Oe.N.W.B.	Hirschberg i. Schlesien	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 2, giltig vom 15. April 1885	Mark 1·31	Mark 1·19	Mark 0·12	Im Kartirungswege		Routenvorschrift auf den Frachtbriefen unzulässig

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
656	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben und Rübenschnitze	Zistersdorf Eichhorn Nieder-Absdorf bezw. vice versa	Hohenau	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Effectuiren des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 11·4 9·8 9·8	kr. 9·1 7·1 7·1	kr. 2·3 2·7 2·7	Im Kartirungswege		
657	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Druck- und Packpapier	Krakau transito für Sendungen von Grodek	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen; Auflieferung der Sendungen mit der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarif für den Galizisch - Wiener Gemeinschafts-Verkehr vom 1. December 1888	132·6 kr.	120·4 kr.	12·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätest. zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
658	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Oberschlesische Kohle	Ziegenhals transit	Grulich	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	26·1 kr.	18·8 kr.	7·3 kr.	Im Kartirungswege		
659	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	St. Stefan St. Paul Wolfsberg Ettendorf Lavamünd Unter-Drauburg	St. Andrä	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 7·2 7·2 8·0 10·4 12·0 15·6	kr. 4·4 4·4 5·0 6·8 8·0 10·7	kr. 2·8 2·8 3·0 3·6 4·0 4·9	Im Kartirungswege		
660	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen, Roggen (Korn)	Sternberg transit	Sandhübel Freiwaldau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 38·7 35·9	kr. 33·5 33·5	kr. 5·2 2·4	Im Kartirungswege		
661	Südbahn-Gesellschaft		Petroleum	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen nach Pressburg und darüber hinaus bis Tornócz und nach Waagthalstationen bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Zusammenstellung von Frachtsätzen im Verkehre mit Triest und Fiume, giltig vom 24. December 1883	114·0 kr. incl. Mgb.	104·0 kr. incl. Mgb.	10·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
662	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes II bis 19 Meter Länge und Holz der Classe C	**Ergänzung der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1889, Post 3048.** 1. Das festgesetzte Minimalquantum bezieht sich nur auf die Refactiesätze; die unter 100 Kilometer verfrachteten Transporte werden in das Minimalquantum **nicht** eingerechnet. 2. Die Bestimmung, wonach die Refactiesätze für den Verkehr von Wien loco und transit nach Prag und Tetschen **keine** Anwendung finden, gilt auch für Sendungen von **Wien Lagerhaus,** und zwar auch dann, wenn die bezüglichen Transporte in einer Zwischenstation der Oe.N.W.B. zur Umkartirung gebracht werden sollten, so zwar, dass für derlei Sendungen die im vorgenannten Verordnungs-Blatte enthaltenen Refactiesätze überhaupt nicht in Anspruch genommen werden können.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
663	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	I. Getreide und Hülsenfrüchte, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclus. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz von über 35 km	Lundenburg (für die Mühlen-Etablissements dortselbst)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den letzteren	Vom 1. März 1890 bis Ende Februar 1891	Localtarife		Von 1—35 km .... 0·26 kr. f. jed. weitere Kilometer üb. 35 0·22 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Bei den Getreide- und Hülsenfrüchtensendungen auf das contrahirende Mühlen-Etablissement als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse, und bei den Mehl- und Mahlproductensendungen auf das contrahirende Mühlen-Etablissement als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	Zur Quantumsnachweisung werden alle Transporte von Getreide und Hülsenfrüchten an das contrahirende Mühlen-Etablissement nach Lundenburg, sowie alle Sendungen von Mehl und Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten des contrahirenden Mühlen-Etablissements ab Lundenburg zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Bestimmungen und Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind. Die ermässigten Frachtsätze ad II 1 nach Wien und Marchegg haben für Sendungen mit der Bestimmung für ungarische Stationen und nach Oderberg und Teschen für auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn übergehende Sendungen keine Geltung. Die Frachtbegünstigungen ad II 2 finden auf Sendungen nach ungarischen Stationen und zum Uebergange auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn keine Anwendung
			II. Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten 1. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Lundenburg (für Sendungen aus den Mühlen-Etablissements dortselbst)	Im internen Verkehre d. K.F.N.B. (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz von über 35 km			Localtarife	kr.	kr.	kr.			
					Wien Nordbhf.				26·2	21·6	4·6			
					Floridsdorf-Donaufeld				25·0	21·6	3·4			
					Jedlesee trs.				25·2	20·8	4·4			
					Gänserndorf				18·5	14·9	3·6			
					Marchegg				23·0	18·9	4·1			
					Angern				16·3	13·2	3·1			
					Grussbach-Schönau				16·3	13·2	3·1			
					Laa K.F.N.B.				18·2	14·7	3·5			
					Zellerndorf				26·2	21·6	4·6			
					Brünn K.F.N.B.				20·6	16·8	3·8			
					Olmütz				35·1	29·8	5·3			
					Bisenz-Pisek				15·8	12·8	3·0			
					Hradisch				19·2	15·6	3·6			
					Zauchtel				41·0	35·5	5·5			
					Troppau K.F.N.B.				52·6	47·7	4·9			
					M.-Ostrau				48·0	42·9	5·1			
					Oderberg				49·6	44·5	5·1			
					Oswiecim				64·0	59·7	4·3			
					Saybusch-Zablocie				64·8	60·5	4·3			
					Hotzendorf				38·4	33·0	5·4			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				47·2	42·0	5·2			
					Teschen K.F.N.B.				52·4	47·5	4·9			
			2. Bei Aufgabe von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief		Rücksichtl. der Strecken der K.F.N.B. (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz auf den begünstigten Strecken von a) 100—125 km b) 126—160 " c) über 160 "			Frachtsätze der Classe A aus dem Localtarife vom 1. November 1889			a) 5 pCt. b) 10 " c) 15 "			
			III. Getreide und Hülsenfrüchte, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	a) Wien Nordbahnhof loco	Lundenburg (für die Mühlen-Etablissements dortselbst)			Ad a) Localtarife und ad b) und c) Theil II, Tarifheft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. September 1886, bezw. Tarifheft III des Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. October 1886	kr. a) 26·2	kr. 21·6	kr. 4·6			
				b) Marchegg trs. für Sendungen von ungar. Stationen der österr.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch., excl. der Strecke Brunocz bis Uj-Zsolna und der sub c) genannt. Stationen					b) 23·0	18·9	4·1			
				c) Budapest (St.E.G., -Josefstadt, -Leopoldstadt, -Donauuferfrachtenbhf., Communal-Lagerhäuser, -Kelenföld und Südbhf.), Köbanya (St.E.G. u. k.U.St.B.), Szegedin (St.E.G. (incl.) u. k.U.St.B.), Temesvár-Josefstadt und Temesvár-Fabrik					c) Verschieden		4·1			

Column headings of the table: Fortlaufende Nr. | Die Publication erfolgt: von der / und im Namen der | Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel / für die Transportstrecke von / nach / bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen / und gilt in der Zeit | Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung / Frachtsatz per 100 kg | per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze | Art der Durchführung | Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss | Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.: 664

Die Publication erfolgt von der: Kaiser Ferdinands-Nordbahn

und im Namen der: Betheiligten Bahnen

Für Artikel:

- I. Getreide und Hülsenfrüchte, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
- II. Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten
  1. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
  2. Bei Aufgabe von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief
- III. Getreide und Hülsenfrüchte, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen

Für die Transportstrecke:

- Zu I.: von: Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz von über 35 km; nach: Lundenburg (für die Mühlen-Etablissements dortselbst)
- Zu II.: von: Lundenburg (für Sendungen aus den Mühlen-Etablissements dortselbst)
  - nach (zu II. 1.): Im internen Verkehre d. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz von über 35 km
  - nach (zu II. 1.): Wien Nordbhf., Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee trs., Gänserndorf, Marchegg, Angern, Grussbach-Schönau, Laa K.F.N.B., Zellerndorf, Brünn K.F.N.B., Olmütz, Bisenz-Pisek, Hradisch, Zauchtel, TroppauK.F.N.B., M.-Ostrau, Oderberg, Oswiecim, Saybusch-Zablocie, Hotzendorf, Friedek-Mistek K.F.N.B., TeschenK.F.N.B.
  - nach (zu II. 2.): Rücksichtlich der Strecken der K.F.N.B. (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz auf den begünstigten Strecken von a) 100—125 km, b) 126—160 „, c) über 160 „
- Zu III.: von: Lundenburg (für die Mühlen-Etablissements dortselbst); nach:
  - a) Wien Nordbahnhof loca
  - b) Marchegg trs. für Sendungen von ungar. Stationen der öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft excl. der Strecke Brunocz (incl.) bis Uj-Zsolna und der sub c) genannten Stationen
  - c) Budapest (St.E.G., -Josefstadt, -Leopoldstadt, -Donauuferfrachtenbhf., -Communal-Lagerhäuser, -Kelenföld und -Südbhf.), Kőbanya (St.E.G. u. k.U.St.B.), Szegedin (St.E.G. u. k.U.St.B.), Temesvár-Josefstadt u. Temesvár-Fabrik

Bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen: Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den letzteren

Und gilt in der Zeit: Vom 1. März 1890 bis Ende Februar 1891

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht – Bezeichnung: Localtarife (zu I. und II.); zu III.: Ad a) Localtarife und ad b) und c) Theil II, Tarifheft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. September 1886, bezw. Tarifheft III des Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. October 1886

Zu I.: Zugestandener Frachtsatz: Von 1—35 km . . . . 0·29 kr. für jedes weitere Kilometer über 35 . 0·22 „ pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg

Zu II. 1.:

nach	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
	kr.	kr.	kr.
Wien Nordbhf.	26·2	23·3	2·9
Floridsdorf-Donaufeld	25·0	23·3	1·7
Jedlesee trs.	25·2	22·4	2·8
Gänserndorf	18·5	16·0	2·5
Marchegg	23·0	20·3	2·7
Angern	16·3	14·1	2·2
Grussbach-Schönau	16·3	14·1	2·2
Laa K.F.N.B.	18·2	15·7	2·5
Zellerndorf	26·2	23·3	2·9
Brünn K.F.N.B.	20·6	18·0	2·6
Olmütz	35·1	32·3	2·8
Bisenz-Pisek	15·8	13·7	2·1
Hradisch	19·2	16·7	2·5
Zauchtel	41·0	38·5	2·5
TroppauK.F.N.B.	52·6	50·8	1·8
M.-Ostrau	48 0	45·6	2·4
Oderberg	49·6	47·4	2·2
Oswiecim	64·0	63·6	0·4
Saybusch-Zablocie	64·8	64·5	0·3
Hotzendorf	38·4	35·7	2·7
Friedek-Mistek K.F.N.B.	47·2	44·7	2·5
TeschenK.F.N.B.	52·4	50·6	1·8

Zu II. 2.: Frachtsätze der Classe A aus dem Localtarife vom 1. November 1889; Nachlass: a) 5%, b) 10%, c) 15%

Zu III.:

nach	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
a)	kr. 26·2	23·3	2·9
b)	23 0	20·3	2·7
c)	Verschieden		2·7

Art der Durchführung: Im Rückvergütungswege

Bezeichnung der Documente: Bei den Getreide- und Hülsenfrüchtensendungen auf das contrahirende Mühlen-Etablissement als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse, und bei den Mehl- und Mahlproductensendungen auf das contrahirende Mühlen-Etablissement als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt

Besondere Bemerkungen: Zur Quantumsnachweisung werden alle Transporte von Getreide und Hulsenfrüchten an das contrahirende Mühlen-Etablissement nach Lundenburg, sowie alle Sendungen von Mehl und Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten des contrahirenden Mühlen-Etablissements ab Lundenburg zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Bestimmungen und Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind. Die ermässigten Frachtsätze ad II 1 nach Wien und Marchegg haben für Sendungen mit der Bestimmung für ungarische Stationen und nach Oderberg und Teschen für auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn übergehende Sendungen keine Geltung. Die Frachtbegünstigungen ad II 2 finden auf Sendungen nach ungarischen Stationen und zum Uebergange auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn keine Anwendung

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

für

Hochbauherstellungen auf der Haltestelle Wilten.

Die Ausführung von 2 Wohngebäuden sammt Nebengebäuden auf der **Haltestelle Wilten,** Linie **Innsbruck-Bludenz,** im approximativen Kostenbetrage von **92.300 fl.,** soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmung für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in **Innsbruck** in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen, daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offert-Formulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für Hochbauherstellungen auf der Haltestelle Wilten“** längstens am **18. März 1890,** 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Innsbruck zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit besüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Februar 1890.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 25. **Wien, 1. März 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 17. Februar 1890, Z. 2150/II, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die abgesonderte Auflage von Instructionen für die Strecken mit Secundärbetrieb.

Der mit dem h. ä. Erlasse vom 27. December 1883, Z. 18.588, vorläufig gestattete Vorgang, dass jene Bahnverwaltungen, welche manche ihrer Linien normal, andere secundär betreiben, die Bestimmungen über den Secundärbetrieb dem Executivpersonale als Anhang oder in Form von Einlagsblättern zur Verkehrs-Instruction für den normalen Betrieb beigeben, hat sich auf die Dauer insoferne als nicht empfehlenswerth erwiesen, als durch die stete Mehrung der theils die eine, theils die andere Kategorie des Betriebes betreffenden Nachträge die Orientirung in den Verkehrsvorschriften mindestens sehr erschwert wird, und demnach Irrungen des Personals nicht ausgeschlossen sind.

Würden jedoch die für den normalen Betrieb dermalen bestehenden Verkehrs-Instructionen verworfen und im Sinne des Schlusssatzes des vorcitirten h. ä. Erlasses unter zugleicher Aufnahme der Bestimmungen über den Secundärbetrieb neu aufgelegt werden, so wäre, abgesehen davon, dass ein solches Vorgehen schon im ökonomischen Interesse nicht gelegen erscheint, gleichfalls zu befürchten, dass durch die zu diesen neuaufgelegten Instructionen weiters erscheinenden Nachträge die Orientirung des Personals in den Verkehrs-Vorschriften wesentlich beeinträchtigt wird.

Im Hinblicke auf diese Uebelstände und in Würdigung der grossen Wichtigkeit, welche der Klarheit der Instructionen überhaupt, und insbesondere auch in Fällen gerichtlicher Untersuchungen beigemessen werden muss, findet sich die k. k. General-Inspection veranlasst, die Bestimmungen des h. ä. Erlasses vom 27. December 1883, Z. 18.588, ausser Kraft zu setzen, und die geehrte Verwaltung einzuladen, für das auf den dortseitigen Secundärlinien in Verwendung stehende Executivpersonale, wenn dies nicht schon geschehen sein sollte, successive eigene, ausschliesslich den Secundärbetrieb betreffende Instructionen einzuführen.

Hiebei wolle die geehrte Verwaltung vorerst die Ausarbeitung solcher Instructionen für das niedere Executivpersonale, also für die Bahn- und Weichenwächter etc. in das Auge fassen, und sodann nach und nach auf die Verkehrs-Instructionen des übrigen Personals übergehen.

Wien, am 17. Februar 1890. **Lilienau** m. p.

Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses in Wien.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser die Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses auf der der Unionbank in Wien daselbst gehörenden Realität, Franzensbrückenstrasse Nr. 17, ertheilt.

Wien, am 19. Februar 1890. Z. 4382.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Auslagen einer Instructionsreise zum Zwecke der Information über die neuesten Erfindungen der betriebenen Industrie sind bei der Einkommensteuer-Bemessung nicht als eine abzugsfähige Post anzusehen.

In einem gegebenen Falle hatten die Finanzbehörden trotz des Einspruches der Unternehmung A. die Kosten der von ihrem Director in Begleitung eines technischen Beamten zum Zwecke der Information über die neuesten einschlägigen Erfindungen und Fortschritte unternommenen Dienstreise bei Ermittlung der Einkommensteuergrundlage nicht als abzugsfähige Auslage behandelt.

Die hierüber eingebrachte Beschwerde wies der Verwaltungs-Gerichtshof als unbegründet zurück, mit folgender Motivirung:

Nach § 10 des Einkommensteuerpatentes vom 29. October 1849, R.-G.-Bl. Nr. 439, ist in den Bekenntnissen über ein Einkommen I. Classe das reine Einkommen von dem steuerpflichtigen Geschäftsbetriebe anzugeben. Der § 6 der Vollzugsvorschrift zum Patente vom 11. Jänner 1850, R.-G.-Bl. Nr. 10, bestimmt, wie das reine Einkommen auszuweisen, und dass als solches derjenige Betrag anzusehen ist, um welchen die Ausgabe von der Einnahme überstiegen wird.

Werden diese beiden Bestimmungen im Zusammenhange aufgefasst, so folgt, dass in das Bekenntniss nur solche Einnahmen und Ausgaben aufzunehmen sind, welche aus dem steuerpflichtigen Geschäftsbetriebe entspringen und es ergibt sich hieraus folgerichtig, dass Auslagen, welche nur wegen einer erst eventuell beabsichtigten Verbesserung oder einer Erweiterung des bestehenden Geschäftsbetriebes gemacht werden, noch keine abzugsfähigen Auslagen sein können, weil sie nicht als eine blos für den Jahresbetrieb des fraglichen Unternehmens gemachte Auslage, d. h. nicht als eine Auslage betrachtet werden dürfen, welche zum Zwecke der Erzielung des betreffenden Jahreseinkommens aufgewendet werden musste, sondern vielmehr als ein im Zwecke der künftigen Erweiterung und Verbesserung der Unternehmung gemachter Aufwand anzusehen ist.

Dass aber die in Rede stehenden Kosten der Instructionsreise ganz zweifellos in die Gattung der letztgedachten Auslagen zu reihen sind, ergibt sich daraus, dass dieselben zum Zwecke der Vervollkommnung des bisherigen Betriebes, resp. zum Zwecke der Erweiterung desselben verwendet wurden, wodurch dieselben den Charakter von Investitionen, also von Capitalsanlagen tragen, welche nach § 7 der vorcitirten Vollzugsvorschrift nicht abzugsfähig sind. (Erkenntniss vom 13. April 1889, Z. 1279 [vergl. Samml. Budwiński, Band XIII, pag. 313].)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Project des kgl. bayer. Oberbahnamtes in Rosenheim für eine vom Salzburger Bahnhofe zur Fisselthaler'schen Walzmühle herzustellende Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung des Projectes des kgl. bayer. Oberbahnamtes in Rosenheim — welches im Wege der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegt worden ist — für eine vom Salzburger Bahnhofe zur Fisselthaler'schen Walzmühle in Lehen herzustellende Schleppbahn für den 1. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Ludwig Sauter betraut. [G.-I.-Z. 2938.]

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Hölzerner Schuppen in der Station Rzeszow.) In der Station Rzeszow gelangt für Zwecke der Bauunternehmung der Staatsbahnlinie Jasło-Rzeszow ein hölzerner Schuppen zur Errichtung. [25. Jänner, Z. 606.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Nimburg-Jičin: Nivelettehebung; politische Begehung.) Die von der Bezirkshauptmannschaft in Jičin für den 16. Jänner anberaumte politische Begehung des Projectes, betreffend die Hebung der Nivelette in km 27·0—29·7 der Linie Nimburg-Jičin und die Regulirung des Leschtinabaches, wird erst am 7. März unter Leitung des k. k. Bezirkshauptmannes von Jičin vorgenommen werden (siehe Verordnungs-Blatt vom 31. December 1889, Nr. 152). [G.-I.-Z. 2666.]

Localbahn Swolenowes-Smečna. (Errichtung eines Kaserngebäudes in der Station Střebichovic-Vinařic.) In der Station Střebichovic-Vinařic wird ein Kaserngebäude zur Unterbringung des Zugspersonals errichtet. [6. Februar, Z. 4940.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung des Rangirbahnhofes „Wien-Brigittenau“.) Am 15. Februar ist der in km 0·6—1·5 der Donauuferbahn nächst Nussdorf neu errichtete Rangirbahnhof „Wien-Brigittenau“ in Benützung genommen worden. Dieser Bahnhof dient ausschliesslich internen Zwecken und findet daselbst eine Personen- und Güterabfertigung nicht statt. [H.-M.-Z. 8196.]

Localbahn Ischl-Salzburg. (Genehmigung der Typenpläne für Locomotiven.) Die von den Concessionären überreichten Typenpläne für die auf den Theilstrecken Ischl-Strobl und Salzburg-Mondsee zu verwendenden Locomotiven wurden genehmigt. [20. Jänner, Z. 49.597 ex 1889.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Lieferung von 30 Stück gedeckten Lastwagen ohne Bremsen.) Der Verwaltungsrath der genannten Bahn hat über Ansuchen der Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering und im Einverständnisse mit der Firma F. Ringhoffer in Smichow bei Prag beschlossen, die der letzteren zur Lieferung überlassenen 30 Stück gedeckten Güterwagen ohne Bremsen an die Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering unter den gleichen Bedingungen und mit Ausschluss jeder wie immer Namen habenden Uebertragungskosten zu übertragen. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfalls von der Bahnverwaltung erstattete Anzeige genehmigend zur Kenntniss genommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3). [23. Februar, Z. 6174.]

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 22. und 29. September 1889 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von zwei für den Dienst auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft bestimmten Locomotiven stattgefunden. Dieselben wurden in der Wiener Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erbaut, und sind mit den Bahninventars-Nummern Nr. 1638 und 1639, Serie III/c, sowie mit den Fabriksnummern 2084 und 2085 versehen. Der Kessel dieser Maschinen ruht mittelst inliegendem Rahmen auf drei unter sich verkuppelten und vor der Feuerkiste angebrachten Achsen, wovon die zweite die Triebachse ist. Anstatt des sonst gebräuchlichen Steuerungshebels wird bei diesen Maschinen das Vor- und Rückwärtsstellen der Steuerung mittelst einer durch eine Kurbel drehbaren Schraubenspindel sammt Schraubenmutter bewerkstelligt. Die beiden Dampfcylinder dieser Maschine sind horizontal und ausserhalb, die für variable Expansion eingerichtete Dampfsteuerung ist innerhalb des Maschinenrahmens angebracht. Die Entfernung der ersten Achse von der zweiten beträgt 1·870 m, dieser von der dritten 1·370 m, der Gesammtradstand 3·240 m, der Durchmesser der Räder 1·277 bezw. 1·275 m. Die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Locomotive im betriebsfähigen Zustande 41·3 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven haben auf der Strecke Wr.-Neustadt—Payerbach stattgefunden und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 42 bezw. 45 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 60 bezw. 65 km erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft zu verwenden. [H.-M.-Z. 6829.]

Ausweis über die im Laufe des IV. Quartals 1889 auf den österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen.

Bahn-verwaltungen	Namen der Stationen, bezw. Haltestellen	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestelle: Widynów (zwischen der Haltestelle Wolczkowce und der Station Sniatyn-Zalucze der Linie Lemberg-Czernowitz)	1. October	Für den Personen- und Gepäckverkehr, dann Güter in Wagenladungen, deren Lagerung im Freien zulässig ist	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der normalen Tarife und der factischen kilometrischen Entfernungen
	Stationen: Goisern (zwischen den Stationen Steg und Anzenau der Linie Steinach-Irdning—Attnang)	15. October	Für den Gesammtverkehr	War bisher Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der normalen Tarife und der factischen kilometrischen Entfernungen
	Kritzendorf (zwischen der Station Klosterneuburg-Kierling und der Haltestelle Höflein a. d. Donau der Linie Wien-Gmünd)	1. November	Für den Gesammtverkehr	War bisher Haltestelle für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der normalen Tarife und der factischen kilometrischen Entfernungen
	Haltestellen: Bärndorf (zwischen den Stationen Rottenmann und Trieben der Linie Klein-Reifling—St. Michael)	1. November	Für den Personen- und Gepäckverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der normalen Tarife und der factischen kilometrischen Entfernungen
	Ennsdorf (zwischen den Stationen St. Valentin und Enns der Linie Wien-Linz)	15. November		
	Rabenstein-Leifling (zwischen den Stationen Unter-Drauburg Markt und Lavamünd der Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg)	1. December		
Buschtěhrader Eisenbahn	Station: Neu-Kladno (zwischen den Stationen Wejhybka und Duby der Strecke Wejhybka-Kralup)	1. October	Für den Eilgutverkehr	War bisher für den Personen- Gepäck- und Kohlenverkehr eröffnet. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Local-Gütertarifes, Theil II, vom 1. Juni 1887
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Haltestelle: Popov (zwischen den Stationen Bilnitz-Brumov und Bohuslawitz a. d. Vlara der Linie Brünn-Vlarapass)	1. October	Für den Personenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach der Gebührenberechnungs-Tabelle des Personentarifes, Heft II, vom 1. Mai 1886, und kommen bei Personen- und gemischten Zügen die Fahrpreise für Personenzüge zur Anwendung
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestelle: Lultsch (zwischen den Stationen Raussnitz-Slawikowitz und Wischau der Linie Brünn-Prerau)	10. October	Für den Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen	War bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet. In dieser Haltestelle dürfen nur Frachtgüter in ganzen Wagenladungen, welche in ungedeckten Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, zur Aufgabe gebracht werden. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Local-Gütertarifes, Theil II
Galizische Carl Ludwig-Bahn	Haltestelle: Poddubce (zwischen den Stationen Zielona und Uhnow der Localbahn Jaroslau-Sokal)	1. November	Für den Personen- und Gepäckverkehr	Die Fahrgebühren werden in der Weise berechnet, dass Reisende, welche in Poddubce einsteigen, diese Gebühren ab der vor Poddubce gelegenen Station Zielona resp. Uhnow beim Conducteur des betreffenden Zuges zu entrichten haben, während die nach Poddubce Fahrenden, mit gewöhnlichen Fahrkarten nach der in der Fahrtrichtung weitergelegenen Station Uhnow resp. Zielona versehen sein müssen. Die Gepäcksgebühren werden auf dieselbe Weise berechnet, und werden bei dem in Poddubce verladenen Gepäck in der Bestimmungsstation nachgezahlt
Böhmische Commercialbahnen	Haltestelle: Stein-Aujezd (zwischen der Station Rokycan und der Haltestelle Neuhütten b. R. der Linie Rokycan-Nezvěstic)	1. December	Für den Personenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Normaltarifes

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Vermehrung des Fahrparkes.) Die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft, als den Betrieb auf den Linien der Graz-Köflacher Eisenbahn führende Verwaltung, hat beschlossen, behufs Vermehrung des Fahrbetriebsmittel-Inventars der genannten Bahn bei der Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft vormals H. D. Schmid in Simmering 3 Stück Conducteurwagen mit Spindelbremsen nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 5. Februar 1888, Nr. 48.683 ex 1887, genehmigten Type, ferner 5 Stück Kohlenwagen ohne Bremse und 2 Stück mit Bremse nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 13. Februar 1889, Z. 3761, genehmigten Type anzuschaffen. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfälligen Anträge der betriebführenden Bahnverwaltung genehmigt. [23. Februar, Z. 2772.]

F. Ringhoffer in Smichow bei Prag. (Bau von vier Stück Biertransportwagen.) Ueber Bestellung der Brauhaus-Verwaltung der Budweiser Brauberechtigten in Budweis hat die genannte Firma die Herstellung von vier Stück Biertransportwagen mit gedecktem Plateau nach der mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 5. April 1889, Nr. 9502, genehmigten Type unternommen. Diese Wagen sollen in den Fahrpark der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen eingestellt werden. [12. Februar, Z. 1899.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Annahme von Gesetzentwürfen.) Das ungarische Abgeordnetenhaus hat in seiner am 17. Februar abgehaltenen Sitzung die vom kgl. ungar. Handelsminister im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien vorgelegten Gesetzentwürfe: über den Ausbau der in Agram für die kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu errichtenden selbsständigen Station (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 und 12); über die mit dem Deutschen Reiche abgeschlossene Convention, die gegenseitige Unterstützung nothleidender Seeleute betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9); schliesslich über die Zulässigkeit des Verkehres in Oesterreich geaichter Fässer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15) in dritter Lesung angenommen.

Raaber Uferbahn und Quai-Anlage. (Projectsverfassung.) Nachdem die technischen Vorarbeiten für die Raaber Uferbahn beendet sind und das Detailproject nach Beseitigung gewisser Differenzen zwischen der Commune Raab und der Raab - Oedenburg - Ebenfurther Eisenbahn - Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1889) auf Basis des gegenseitigen Uebereinkommens festgestellt wurde, soll nun im Einklange mit diesem gleichzeitig auch eine partielle Regulirung des Raabflusses und die Anlage eines Quais aus Communalmitteln durchgeführt werden. Das Municipium von Raab hat aus diesem Anlasse den technischen Rath Arpad Szöcz zur Besichtigung der Quaibauten in Budapest, Semlin und Wien mit dem Auftrage entsendet, über die gemachten Erfahrungen der Generalversammlung des städtischen Municipiums Bericht zu erstatten.

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Projectsgenehmigung der Linie durch die Königsgasse.) Das Budapester hauptstädtische Ingenieuramt hat die von der Budapester Stadtbahn-Unternehmung vorgelegten Pläne der von der Ringstrassenlinie aus durch die Königsgasse, die Stadtwäldchen-Allee und die Arenastrasse bis zum artesischen Brunnen am Ende der Andrássystrasse projectirten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 142 ex 1889, Post 1) mit dem Bemerken genehmigt, dass die Bahn von deren Einmündung in die Königsgasse an bis zur Vörösmartygasse doppelgeleisig, von dort aus bis zur Stadtwäldchen-Allee eingeleisig und weiterhin bis zum Endpunkte wieder doppelgeleisig zu führen sei. Die projectirte Fortsetzung derselben, beziehungsweise die Anlage einer Linie im Bereiche der Andrássystrasse ist vorläufig nicht in Combination gezogen.

Projectirte Localbahn Szolnok-Félegyháza. (Interessenten-Versammlung.) Die Concessionswerber der von der Station Szolnok der Linie Budapest-Semlin-Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus zur Verbindung derselben über Tószek, Jász-Karajenö, Uj-Kecske und Alpár mit der Linie Wien - Marchegg - Budapest - Orsova - Verciorova in deren Station Félegyháza projectirten Localbahn Szolnok - Félegyháza (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 5 ex 1889, Vorconcession Post 4) hatten die Interessenten der von der Bahn zu berührenden Gegend am 17. Februar zu einer Conferenz geladen, in welcher die Financirungsfrage zur Verhandlung kam. Dem Berichte des Vorsitzenden, Obergespan Alexander Ujfalussy, zufolge, beträgt das Baucapital 1,550.000 fl., von welchem 550.000 fl. in Stammactien und 1,000.000 fl. in Prioritätsactien aufzubringen sind. Die Interessenten (mit Ausnahme der von der Bahn zu berührenden Communen, deren Erklärungen noch nicht vorliegen) haben bei diesem Anlasse für 80.000 fl. Stammactien subscribirt und zur Erwerbung weiterer Zeichnungen ein Executivcomité eingesetzt, in welches Obergespan Ujfalussy als Präsident, ferners Franz Neppel, Johann Harkányi, Victor Bzokonyi und Alexander Markbreit als Mitglieder gewählt wurden. Unter Einem wurde dem Executivcomité die Vollmacht ertheilt, sich mit Finanzkräften ins Einvernehmen zu setzen.

Projectirte Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova—Kubin. (Ausbau-Verhandlungen.) In Angelegenheit des Ausbaues der von der Torontáler Localbahn-Gesellschaft projectirten Linie Nagy-Becskerek—Debeljácsa—Pancsova—Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 ex 1888, Nr. 6, 58, Vorconcession Post 5, Nr. 91 und 123 ex 1889) wurde mit einem Consortium von Budapester Unternehmern, an deren Spitze die Firma Carl Neuschloss & Sohn steht, ein Präliminarvertrag in der Form abgeschlossen, dass sich dieses im Principe zur Herstellung der Linie zum Preise von 31.500 fl. per Kilometer ihrerseits für eine bestimmte Zeit gebunden erklärt, während es der Gesellschaft freisteht, ein etwa wohlfeileres Offert auch innerhalb dieser Frist zu acceptiren. In diesem Vertrage verpflichtet sich das Consortium, die zu emittirenden Prioritäts-Obligationen zum Curse von 72 zu übernehmen, hingegen müssten demselben von der effectiven Baukosten-Summa 1,400.000 fl. in Baarem ausgezahlt werden. Ausser namhaften Beiträgen von Seite der Interessenten wird auch die Gewährung einer ausgiebigen materiellen Unterstützung von Seite des Staates erhofft, nachdem die projectirte Linie mehr als 60.000 Katastraljoch ärarischer Gründe berührt. Die Direction der Gesellschaft hat ferners eines ihrer Mitglieder nach Budapest und Wien entsendet, um möglicherweise Concurrenz-Offerte zu günstigerem Kilometerpreise und zur Erzielung eines höheren Curses der Prioritäts-Obligationen zu gewinnen. Wie ferners aus Budapest berichtet wird, gedenkt die Gesellschaft in dieser Frage auch an die Budapester Direction der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche den Betrieb der gesellschaftlichen Linien führt, mit der Proposition heranzutreten, die Bauführung der projectirten Linie auf Rechnung der Gesellschaft zu übernehmen.

Projectirte Regulirung der March. (Einsetzung einer hydrotechnischen Expositur.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat in Angelegenheit der projectirten Regulirung des Marchflusses längs der ungarischen Landesgrenze eine hydrotechnische Expositur eingesetzt und dieser die Durchführung der hydrotechnischen Aufnahmen des Marchthales übertragen, auf Basis welcher die Projectsverfassung im Einvernehmen mit den Organen der österreichischen Reichshälfte und im Sinne des gemeinsamen Uebereinkommens zwischen den beiderseitigen Regierungen auszuführen sein wird.

Allgemeine land- und forstwirthschaftliche Ausstellung in Wien 1890. (Beschickung derselben aus Ungarn.) Die, wie aus Budapest berichtet wird, überaus zahlreiche Anmeldung Seitens ungarischer Aussteller und selbst solcher von den äussersten Grenzen des Reiches, macht, mit Rücksicht auf die gebotenen räumlichen Verhältnisse, eine Reduction nöthig, welche gegenwärtig vom Comité mit möglichster Berücksichtigung der Interessensphären vorgenommen wird und sich insbesondere auf Collectiv-Ausstellungen erstreckt. Dem Raummangel will man bezüglich dieser auch dadurch abhelfen, dass man die ursprünglich in 10 Liter-Gefässen verlangten Samenmuster etc. in viel geringeren Quantitäten annimmt. Von Seite sämmtlicher Verkehrsanstalten, insbesondere von Seite der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ist die Gewährung von ganz besonders begünstigten Frachtsätzen für Ausstellungsobjecte und deren Begleiter in Aussicht genommen und wird, conform dem Beschlusse der österreichischen Eisenbahn - Directoren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21), die Erledigung dieser Frage auch Gegenstand der Berathung in einer der nächsten Conferenzen der ungarischen Eisenbahn-Directoren sein.

Projectirte Errichtung einer Central-Markthalle und einer Central-Fleischhalle in Budapest. (Offerte.) In Angelegenheit der in Budapest zu erbauenden Central-Markthalle wurden zwei Offerte eingereicht, und zwar:

1. von der Pariser Firma Bessnier de la Pontonnerie, welche eine mit dem Hauptbahnnetze in directer Verbindung stehende grosse Central-Markthalle und von dieser abhängige 6 Detail-Markthallen nach dem System der Pariser Hallen mit einem Kostenaufwande von circa 6,000.000 fl.

für den Fall zu erbauen und einzurichten offerirt, wenn ihm die Commune im Interesse der Organisirung des Dienstes die Leitung des Betriebes während 3 Jahren überlassen wollte. Der Berechnung des Proponenten zufolge würde die Stadt, unter Zugrundelegung einer vierzigjährigen Amortisation des Anlagecapitales, aus den Einnahmen dieser Hallen einen jährlichen Reingewinn von 243.000 fl. erzielen;

2. von der Budapester Escompte- und Wechslerbank, welche eine Centralmarkthalle gleichfalls in Verbindung mit dem hauptstädtischen Schienennetze an Stelle der von der Commune gepachteten 4 Lagerhausspeicher in der Weise zu errichten offerirt, dass sie die genannten Speicher in dem Falle zu einer grossen Markthalle umgestalten würde, wenn ihr die Commune die durch diesen Umbau und die mit der sonstigen Einrichtung verbundenen Kosten ersetzen, ferners an der den gegenwärtigen Lagerhäusern gegenüber liegenden Seite andere geeignete Grundstücke von entsprechender Grösse zum Aufbau von Lagerhäusern überlassen würde.

Von der Schlick'schen Maschinenfabriks-Gesellschaft liegt schliesslich ein Offert auf Errichtung einer Central-Fleischhalle vor, welche diese zum Kostenpreise von 430.000 fl. an einem von der Commune zu bezeichnenden Punkte des städtischen Strassenbahnnetzes zu erbauen offerirt. Diese drei Offerte wurden der hauptstädtischen Approvisionirungs-Commission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

Ausland.

Preussen. (Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.) Dem Hause der Abgeordneten ist am 6. Februar der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes, zugegangen.

Der Entwurf lautet:

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

1. von Mohrungen nach Wormditt die Summe von 3,070.000 Mk.,
2. von Lublinitz nach Vossowska die Summe von 1,420.000 Mk.,
3. von Kosel (Stadt) nach Polnisch-Neukirch die Summe von 1,500.000 Mk.,
4. von Striegau nach Maltsch die Summe von 3,045.000 Mk.,
5. von Rogasen nach Dratzig (Kreuz) die Summe von 6,960.000 Mk.,
6. von Goldberg nach Löwenberg die Summe von 2,840.000 Mk.,
7. von Goldberg nach Merzdorf die Summe von 3,700.000 Mk.,
8. von Kallies einerseits nach Wulkow, andererseits nach Arnswalde, die Summe von 8,150.000 Mk.,
9. von Swinemünde nach Heringsdorf die Summe von 600.000 Mk.,
10. von Pretzsch nach Eilenburg die Summe von 3,270.000 Mk.,
11. von Zeitz nach Camburg die Summe von 3,340.000 Mk.,
12. von Deuben nach Korbetha die Summe von 3,000.000 Mk.,
13. von Schlettau nach Schafstädt mit Abzweigung von Lauchstädt nach Merseburg die Summe von 2,170.000 Mk.,
14. von Herbsleben nach Tennstädt die Summe von 595.000 Mk.,
15. von Langensalza nach Gräfentonna und von Döllstädt nach Walschleben oder einem in der Nähe gelegenen Punkte der Linie Nordhausen-Erfurt die Summe von 1,640.000 Mk.,
16. von Georgenthal nach Friedrichroda — an Stelle der im Artikel I B des zwischen Preussen und Sachsen-Coburg-Gotha unter dem 26. November 1887 abgeschlossenen und durch Gesetz vom 11. Mai 1888 (Gesetz-Samml. S. 80) genehmigten Staatsvertrages, betreffend Uebernahme des Baues und Betriebes mehrerer Eisenbahnen u. s. w. (Gesetz-Samml. 1888, S. 86). vorgesehenen Eisenbahn von Georgenthal nach Schnepfenthal — die Summe von 1,734.000 Mk,
17. von Ilsenburg nach Harzburg die Summe von 2,150.000 Mk.,
18. a) von Hagenow nach Oldesloe die Summe von 11,500.000 Mk., b) von einem bei Sterley gelegenen Punkte der Bahn zu a) nach Mölln die Summe von 1,230.000 Mk.,
19. von Tondern nach Hoyer (Schleuse) die Summe von 840.000 Mk.,
20. von Tönning nach Garding die Summe von 640.000 Mk.,
21. von Geestemünde nach Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa die Summe von 5,713.000 Mk.,
22. von Detmold nach Sandebeck die Summe von 3,650.000 Mk.,
23. von Lage nach Hameln die Summe von 5,100,000 Mk.,
24. von Homburg v. d. H. nach Usingen die Summe von 2,750.000 Mk.,
25. von Langenschwalbach nach Zollhaus die Summe von 2,870.000 Mk.,
26. von Fröndenberg nach Unna die Summe von 1,240.000 Mk.,
27. von Norden nach Norddeich die Summe von 700.000 Mk.,
28. von Remscheid nach Solingen die Summe von 4,978.000 Mk.,
29. von Ohligs nach Hilden die Summe von 822.000 Mk.,
30. von Hermeskeil nach Wemmetsweiler die Summe von 7,620.000 Mk.,

b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln: die Summe von 18,559.000 Mk., zusammen 117,396.000 Mk.,

II. Zur Anlage des zweiten bezw. dritten und vierten Geleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Geleiseveränderungen auf den Bahnhöfen:

1. Neisse—Deutsch-Rasselwitz die Summe von 1,350.000 Mk.,
2. Lauban-Greiffenberg und Hirschberg-Ruhbank die Summe von 2,260.000 Mk.,
3. Eberswalde-Freienwalde a. O. die Summe von 820.000 Mk.,
4. Grünau-Königswusterhausen die Summe von 400.000 Mk.,
5. Berliner Ringbahn zwischen Bahnhof Rixdorf und Bahnhof Stralau-Rummelsburg nebst Umbau bezw. Verlegung der zwischen der Ringbahn und der Berlin-Görlitzer Bahn bestehenden Anschlüsse die Summe von 6,100.000 Mk.,
6. Berlin-Oranienburg die Summe von 1,150.000 Mk.,
7. Finsterwalde-Eilenburg die Summe von 3,660.000 Mk.,
8. Gera-Weida nebst Einführung des bestehenden Doppelgeleises Gera-Zeitz-Weissenfels in den Bahnhof Weissenfels die Summe von 1,960.000 Mk.,
9. Oschersleben-Nienhagen die Summe von 715.000 Mk.,
10. Heudeber-Vienenburg die Summe von 860.000 Mk.,
11. Hardegsen-Northeim die Summe von 1,110 000 Mk.,
12. Wilhelmsburg (Rangirbahnhof)-Hamburg (Venloer Bahnhof) die Summe von 3,100.000 Mk.,
13. Kirchweyhe-Bremen und Sagehorn-Lauenbrück die Summe von 1,455 000 Mk.,
14. Rödelheim-Oberursel die Summe von 600.000 Mk,
15. Hamm-Herbern in Verbindung mit der selbstständigen Einführung der Bahn von Münster in den Bahnhof Hamm die Summe von 1,570.000 Mk.,
16. Drensteinfurt-Münster die Summe von 673.000 Mk.,
17. Vohwinkel-Aprath die Summe von 400.000 Mk.,
18. Grevenbroich-Elsdorf die Summe von 800.000 Mk., zusammen 28,983.000 Mk.

III. Zu nachstehenden Bauausführungen:

1. für die Vereinigung der Bahnhöfe der früheren Oberschlesischen und Rechte Oderufer-Eisenbahn in Beuthen O.-S., sowie der anschliessenden Strecken bis Chorzow und Herstellung einer Bahnverbindung Chorzow-Kattowitz die Summe von 5,400.000 Mk.,
2. für die selbstständige Einführung der Bahnlinie Groschowitz-Gross-Strehlitz—Laband in die Bahnhöfe Gleiwitz und Oppeln, sowie Aenderung der Bahnhöfe zu Gleiwitz und Erweiterung des Bahnhofes Oppeln die Summe von 8,650.000 Mk.,
3. für die Herstellung einer Verbindungsbahn zur Umleitung durchgehender Güterzüge auf der Südseite von Breslau, sowie eines Rangirbahnhofes daselbst die Summe von 19,950.000 Mk.,
4. für die Erweiterung des Personenbahnhofes in Stettin die Summe von 4,150.000 Mk.,
5. für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes Stendal die Summe von 3,200.000 Mk.,
6. für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes in Buckau die Summe von 5,000.000 Mk.,
7. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Jerxheim nach Nienhagen die Summe von 330.000 Mk.,
8. zur Deckung der Mehrkosten des Ausbaues der Bahnstrecke Vienenburg-Goslar-Grauhof die Summe von 400.000 Mk.,
9. für die Herstellung einer abgekürzten Schienenverbindung zwischen den Linien Hannover-Nordstemmen und Nordstemmen-Hildesheim die Summe von 615.000 Mk.,
10. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Wissen nach Morsbach die Summe von 160.000 Mk.,
11. für die Herstellung eines Rangirbahnhofes zu Saarbrücken und Erweiterung der Anlagen für den Personen- und Güterverkehr daselbst die Summe von 6,500.000 Mk.,
12. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Solingen nach Vohwinkel die Summe von 230.000 Mk.,

13. zur Gewährung eines weiteren Zuschusses zu den Grunderwerbskosten: a) der Eisenbahn von Prüm nach Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigung nach Malmedy die Summe von 488.466 Mk., b) der Eisenbahn von Ahrweiler nach Adenau die Summe von 201.000 Mk., zusammen 55,277.466 Mk., insgesammt 201,655.466 Mk., zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I, lit. a, aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der unter Nr. 1—30 bezeichneten Bahnen und deren Nebenanlagen nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benützung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgiltiger Form zu übernehmen und sicherzustellen, und zwar:

a) bezüglich der Linien unter Nr. I, lit. a 1—4, 6—15, 17, 18 b und 19—30 in der ganzen Ausdehnung,

b) bezüglich der Linie unter Nr. I, lit. a 5 (Rogasen-Dratzig [Kreuz]) für die Strecke von Rogasen bis Dratzig,

c) bezüglich der Linie unter Nr. I, lit. a 16 (Georgenthal-Friedrichroda), soweit der erforderliche Grund und Boden sich im Eigenthum des Gothaischen Staates befindet,

d) bezüglich der Linie unter Nr. I, lit. a 18 a (Hagenow-Oldesloe) für die im Mecklenburg-Schwerinschen und Lübeckischen Staatsgebiete gelegenen Theilstrecken, für die im Lübeckischen Gebiete gelegene Strecke, jedoch nur insoweit, als der erforderliche Grund und Boden sich im Eigenthume der freien und Hansestadt Lübeck befindet.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahn-Unternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Zu den Grunderwerbskosten für nachfolgende Bahnen soll staatsseitig ein Zuschuss gewährt werden, und zwar:

a) für die im Grossherzogthume Mecklenburg-Schwerin gelegene Theilstrecke der Bahn zu Nr. 18 a (Hagenow-Oldesloe) von 200.000 Mk.,

b) für die im diesseitigen Staatsgebiet gelegenen Theilstrecken der Bahn zu Nr. 21 (Geestemünde-Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa) von 263.000 Mk.,

c) für die Bahn zu Nr. 25 (Langenschwalbach-Zollhaus) von 200.000 Mk.,

d) für die Bahn zu Nr. 30 (Hermeskeil-Wemmetsweiler) von 520.000 Mk.

B. Für die unter Nr. I, lit. a 1—17, 18 b, 19—21, 23 bis 27 und 30 bezeichneten Bahnen ist die Mitbenützung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, Seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter Nr. I, lit. a 3, 4, 8, 9, 11, 13 und 16 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

a) bei Nr. 3 (Kosel [Stadt]-Polnisch-Neukirch) von 40.000 Mk.,
b) bei Nr. 4 (Striegau-Maltsch) von 155.000 Mk.,
c) bei Nr. 8 (Kallies-Wulkow bezw. Arnswalde) von 400.000 Mk.,
d) bei Nr. 9 (Swinemünde-Heringsdorf) von 20.000 Mk.,
e) bei Nr. 11 (Zeitz-Kamburg) von 260.000 Mk.,
f) bei Nr. 13 (Schlettau-Schafstädt mit Abzweigung nach Merseburg) von 280.000 Mk.,
g) bei Nr. 16 (Georgenthal-Friedrichroda) von 100.000 Mk.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Beschaffung der für die Herstellung einer Eisenbahn von Detmold nach Sandebeck im § 1 unter Nr. 1, lit. a 22, vorgesehenen Mittel von 3,650.000 Mk. die von der ehemaligen Deutschen Eisenbahn-Baugesellschaft zur Sicherung des Zustandekommens der von ihr geplanten Eisenbahn von Lemförde nach Bergheim beziehungsweise Steinheim bestellte, dem Staat verfallene Caution nebst den inzwischen aufgelaufenen Zinsen zu dem vorläufig auf rund 827.400 Mk. ermittelten Betrage insoweit zu verwenden, als die Bestände dieses Fonds nach dem Ermessen des Finanzministers ohne Nachtheil für die Staatscasse flüssig gemacht werden können.

Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 1, Nr. I, desgleichen zur Deckung der für die im § 1 unter Nr. II und III vorgesehenen Bauausführungen erforderlichen Mittel von zusammen höchstens 84,260.466 Mk. sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

§ 3. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung, und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetz-Sammlung S. 1197) zur Anwendung.

§ 4. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I, II und III bezeichneten Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgiltigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zugehörungen dieser Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

Schweiz. (Uebertragung der Concessionen der Wädensweil-Einsiedeln Bahn, der Zürichsee-Gotthardbahn, der Eisenbahn von Biberbrücke bis zum Anschluss an die Gotthardbahn und einer Eisenbahn von Pfäffikon nach Samstagern oder Schindellegi an die Gesellschaft der Schwerischen Südostbahn.) Zwischen den Verwaltungsräthen der Eisenbahn-Gesellschaften Wädensweil-Einsiedeln und Zürichsee-Gotthardbahn, sowie den Initiativ-Comités für die Biberbrücke-Gotthardbahn und für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pfäffikon nach Goldau ist eine Vereinbarung abgeschlossen worden, nach welcher sich diese Interessentengruppen unter einander behufs Bildung und Gründung einer den Namen „Schweizerische Südostbahn" tragenden neuen Eisenbahn-Gesellschaft verbinden und deren Sitz und Domicil in Wädensweil sein soll. Der Zweck dieser Gesellschaft ist die käufliche Erwerbung der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln und der Zürichsee-Gotthardbahn, worunter die Bahnstrecke Rappersweil-Pfäffikon im gegenwärtigen Bestande verstanden ist, sowie der Bau und Betrieb der bereits concessionirten Linien Biberbrücke bis zum Anschlusse an die Gotthardbahn und Pfäffikon - Samstagern oder Schindellegi. Der schweizerische Bundesrath hat mit der Botschaft vom 16. December 1889 die Uebertragung der erwähnten Concessionen an die Schweizerische Südostbahn mit der Modification beantragt, dass die von Biberbrücke ausgehende Eisenbahnlinie ihren Anschluss an die Gotthardbahn statt zwischen Schwyz und Brunnen in Goldau finden, und demgemäss von Sattel aus in der Richtung nach Goldau geführt werden könne.

— (Ertheilung der Concession für eine Zahnradbahn von Brienz nach dem Rothhorn.) Dem Initiativ-Comité wurde unter dem 19. December 1889 die Concession für den Bau und Betrieb einer schmalspurig und eingeleisig herzustellenden Zahnradbahn von Brienz auf das Rothhorn auf die Dauer von 80 Jahren ertheilt.

Italien. (Beschlüsse des Staatsrathes [Consiglio di Stato].) Der Staatsrath hat nachstehende von der „Società delle Strade ferrate Meridionali" (adriatisches Netz) vorgelegte Projecte aus Gründen des öffentlichen Interesses genehmigt:

1. Project für die Herstellung der Verbindungslinie zwischen den Eisenbahnen Rom-Orte und Rom-Civitavecchia;
2. Project für die Herstellung der Verbindungslinie zwischen den Eisenbahnen Rom-Orte und Rom-Solmona;
3. Project für die Herstellung einer Station zwischen m 3288·50 und 3831·91 der Linie Rom-Solmona;
4. Project für die Legung eines zweiten Geleises von dieser Station bis Porta Maggiore;
5. Project für die Erweiterung der Station Portonaccio auf der Linie Rom-Orte;
6. Project für die Legung eines zweiten Geleises auf der Strecke Brescia-Sommacampagna der Eisenbahn Mailand-Venedig.

Ferner hat der Staatsrath aus demselben Grunde und zum Behufe der Eröffnung des Expropriationsverfahrens folgende Projecte genehmigt:

1. Das von der Mittelmeerbahn vorgelegte Project für die Legung eines zweiten Geleises auf sieben Strecken der Linie Rom-Neapel, u. zw.: Segni-Anagni, Anagni-Morolo, Morolo-

Frosinone. Frosinone-Poficastro, Poficastro-Ceprano, Ceprano-Roccasecca und Teano-Pignataro. Die Kosten für diese Herstellung betragen 10,483.650 Lire.

2. Das von derselben Gesellschaft vorgelegte Project für die Legung eines zweiten Geleises auf der Strecke Voghera-Broni der Eisenbahn Alessandria-Piacenza.
3. Das von der Sicilischen Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für Consolidirungsarbeiten an dem Einschnitte zwischen m 141.928 und 141.990 der Eisenbahn Palermo-Porto Empedocle.

— (Zweites Geleise auf der Strecke Ponzana-Borgo Vercelli der Linie Mailand-Turin.) Das von der Mittelmeerbahn vorgelegte Project für die Legung eines zweiten Geleises auf der Strecke Ponzana-Borgo Vercelli der Linie Mailand-Turin der Mittelmeerbahn wurde vom Ministerium für öffentliche Arbeiten genehmigt. Die Kosten belaufen sich auf 374.500 Lire.

— (Holzeinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.) Die „Società delle Strade ferrate Meridionali“ hat an das königliche General-Inspectorat den Antrag gestellt, die gegenwärtig in Kraft bestehenden Concessionen für den Transport von Holz aus Oesterreich-Ungarn zu verlängern.

— (Drahtseilbahn von Valle Sant' Anna nach Genua.) Die Arbeiten zur Herstellung einer Drahtseilbahn von Piazza Portello nach Valle Sant' Anna wurden bereits in Angriff genommen und dürften innerhalb eines halben Jahres beendigt sein.

Rumänien. (Neue Eisenbahnlinien.) Die Linie Tirgoviste-Lamletz ist dem öffentlichen Verkehre übergeben worden und sind vom Parlamente zur Erbauung der Strecke Dorohoi-Jassy 15 Millionen Francs votirt worden. Der Bau muss binnen drei Jahren vollendet sein.

Serbien. (Aufnahme einer Eisenbahn-Anleihe von 26,600.000 Frcs.) Die Skupschtina nahm am 17. Februar die Vorlage, betreffend die Aufnahme einer Eisenbahn-Anleihe von 26,600.000 Frcs., an.

Türkei. (Eisenbahn-Concessionen.) Die Verleihung der Concession zum Baue der Eisenbahn Ismid-Angora an eine Gruppe deutscher Capitalisten, hat nun die Erreichung dieses Zieles in nahe Zukunft gerückt, da der Bau bis 1. October 1892 vollendet sein soll. Die Gegenden, durch welche die Bahn führt, sind reich an Getreide, Opium, Wolle, Seide, Meerschaum etc. Das Vilajet Angora soll gegen 200.000 t Getreide produciren, wovon derzeit aus Mangel an Communicationen nur ein geringer Theil zur Ausfuhr gelangen kann. Es ist daher zu erwarten, dass sich ein lebhafter Frachten- und Personenverkehr auf der Bahn entwickeln, und dass dieselbe die Verwerthung der localen Producte fördern, die Kaufkraft des Landes erhöhen und dadurch auch dem Import neuen Aufschwung verleihen werde. Von anderen Concessionen, welche in letzter Zeit verliehen wurden, sind noch zu erwähnen: Concessionen zur Verlängerung der Eisenbahnlinien Smyrna-Aidin (bis Diner), Smyrna-Cassaba (bis Soma), und eine Concession zum Baue einer Bahn von Jaffa nach Jerusalem.

England. (Feierliche Eröffnung der Forth-Bridge.) Am 3. März wird die neugebaute Eisenbahnbrücke „Forth-Bridge“, welche bereits seit einiger Zeit vollendet ist, von Seiner kgl. Hoheit dem Prinzen von Wales feierlich eröffnet werden. In Anbetracht der kolossalen Dimensionen dieser Brücke und der bedeutenden technischen Schwierigkeiten, welche bei ihrem Baue überwunden werden mussten, wird die Einweihung derselben mit besonderem Gepränge vor sich gehen. Ueber eine von dem Verwaltungsraths-Präsidenten der „Great Northern Railway Comp.“ an die österr.-ungar. Regierung ergangene Einladung zur Betheiligung an dieser Feierlichkeit hat das k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem kgl. ungar. Handelsministerium beschlossen, Vertreter dahin zu entsenden. Als Vertreter des k. k. Handelsministeriums wird der der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen zugetheilte Oberinspector der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Oberbaurath Adolf Doppler, als Vertreter des kgl. ungar. Handelsministeriums werden der kgl. ungar. technische Rath Aurel Czekelius und der Oberingenieur der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Johann Feketeházi an der Eröffnungsfeier theilnehmen.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Erweiterung des Eisenbahnnetzes im Jahre 1889.) Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten, welches mit Ende 1888 ungefähr 158.000 engl. Meilen (252.800 km) Hauptbahnen umfasste, hat im Jahre 1889 um 5302 engl. Meilen (8483 km) neugebauter Hauptbahnen zugenommen. Dieser Zuwachs ist weit geringer als der in den letzten 11 Jahren eingetretene, welcher, im Durchschnitte berechnet, jährlich 6·4 pCt. betrug. Hieraus zieht die „Railroad Gazette“, welcher wir die obigen Daten entnehmen, den Schluss, dass die Bauthätigkeit im abgelaufenen Jahre hinter dem wirklich vorhandenen Bedürfnisse zurückgeblieben sei, und dass dieselbe daher im Jahre 1890 aller Voraussicht nach einen sehr erheblichen Aufschwung nehmen werde. Das Eisenbahnnetz der britischen Besitzungen in Nordamerika hat sich im Jahre 1889 um 827 engl. Meilen (1.323 km), jenes von Mexico um 434 engl. Meilen (694 km) vergrössert.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ankunft der Dampfer „Berenice“ und „Polluce“ aus Brasilien.) Ersterer Dampfer von 1707 Tonnen Gehalt ist am 28. December 1889 mit 1 Passagier und 2411 Gewichtstonnen Ladung, letzterer Dampfer von 1361 Tonnen Gehalt mit 3 Passagieren und 1153 Gewichtstonnen Ladung von Santos und Rio de Janeiro in Triest eingetroffen. Eingeführt wurden aus Santos: 2013 t Kaffee, davon 93 t für Venedig; aus Rio de Janeiro: 1513 t, davon 30 t für Odessa und Smyrna, dann 8675 kg Häute für Corfu. Der Werth der mit diesen beiden Dampfern angelangten Waaren betrug 3,541.886 Gulden.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einschreiten um Herabsetzung der Uferpachtzinse und um Stempelbegünstigungen für den Budapester Localverkehr.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist mit Hinweis auf die mit dem Budapester Localverkehr verbundenen bedeutenden Opfer sowohl bei der hauptstädtischen Commune als auch beim kgl. ungar. Finanzministerium um Gewährung von Begünstigungen eingeschritten. In dem Einschreiten an die Commune wird um Herabsetzung des für die Landungsplätze der Localschiffe gegenwärtig bezahlten Pachtzinses von insgesammt 6156 fl. gebeten, und zwar in der Weise, dass fernerhin für jeden der 7 Landungsstege der Localschiffe nur je ein Ducaten als Anerkennung des Eigenthumsrechtes der Stadt von dieser eingehoben werden möge, sowie dies der Propeller-Unternehmung gegenüber gepflogen wird, die bei unvergleichlich geringeren Regiespesen mit ihrem kleinen und nur geringe Investitionskosten beanspruchenden Schiffsparke grössere Einnahmen zu erzielen vermag als die Gesellschaft mit ihren grosse Maschinen führenden Schiffen. In dem Gesuche an das Finanzministerium wird bezüglich des mit 2 kr. per Person berechneten Brückenzoll-Aequivalentes ebenfalls um Gleichstellung mit der Propeller-Unternehmung, d. i. 1 kr. per Person, bezüglich des mit jährlich 6000 fl. pauschalirten Fahrkartenstempels um Einhebung desselben nach jeder einzelnen Fahrkarte und Gleichstellung mit jenem der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft, schliesslich bezüglich der Ufergebühr im Bereiche des Uj-Pester Hafens um Herabsetzung der vom Staatsärar bisher jährlich eingehobenen Pachtzinse von 1000 fl. auf einen Ducaten gebeten. In beiden Eingaben wird ziffermässig nachgewiesen, dass der Budapester Localverkehr in der Weise gegenwärtig mit 29.600 fl. 82 kr. belastet erscheint, welche Summe einer 30percentigen Belastung der Bruttoeinnahmen nach ca. 548.000 Passagieren zu 5 und 7 kr. beträgt.

Regulirung des Waagflusses. (Aufnahme eines Darlehens.) Die Waagregulirungs-Gesellschaft hat behufs Regulirung des Waagflusses und Erhaltung des Flussbettes in gut schiffbarem Zustande die Aufnahme eines Darlehens von 130.000 Gulden als Bedarf für die Ausführung der für das Jahr 1890 projectirten Arbeiten aufzunehmen beschlossen. Die bei Komorn in die Donau einmündende Waag, auf welcher im Bereiche ihres letzten Stromabschnittes auch Schiffe mit geringem Tiefgange verkehren können, ist bis weit hinauf in ihr Ursprungsgebiet im Karpathenstocke der Zips mit Flössen zu befahren. Auf ihrem Laufe, in welchem sie die Comitate Komorn, Pressburg, Neutra, Trencsén. Thurocz, Arva, Liptó und Zips bespült, wird nicht nur ein grosser Theil des Bau- und Schnittholz-, wie des Bretterbedarfes von Budapest, sondern auch der unteren Donaugebiete verfrachtet. Die slovakischen Flösse, deren 6 bis 10 auf der Donau unterhalb Budapest der Länge nach zusammengekoppelt werden, schwimmen bis Galacz; die Flösserei ist daher ein nennenswerther Erwerbszweig der nördlichen Comitate, und wird auch auf der Nytra, der Gran, der Theiss und deren zahlreichen Nebenflüssen schwunghaft betrieben.

Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. (Subventionirung durch die Südbahn-Gesellschaft.) Der Verwaltungsrath der Südbahn-Gesellschaft hat, wie aus Budapest berichtet wird, den Beschluss gefasst, der Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft in dem Falle einen Betrag von 10.000 fl. zu widmen, wenn das Programm des Memorandums, welches von der am 20. Jänner 1890 abgehaltenen Interessenten-Conferenz der Comitate Zala, Veszprém und Somogy votirt und auch bereits dem kgl. ungar. Handelsminister überreicht wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18), von der genannten Gesellschaft durchgeführt werden sollte. Die Gesellschaft hat sich zu diesem von Seite aller interessirten Factoren mit besonderer Befriedigung aufgenommenen Versprechen insbesondere dadurch veranlasst gefunden, da durch die Befahrung des Sees in seinem ganzen Umfange ihr sofort ein wesentlicher Zuwachs abgehender und ankommender Fracht zugute kommen wird, während die an den Ufern des Sees voraussichtlich rasch erblühende Villeggiatur ihr für die Zukunft einen nennenswerthen Personenverkehr insbesondere zwischen Budapest und den Südbahnstationen am östlichen Seeufer sichert. Wie ferners verlautet, soll die Prämonstratenser-Abtei Tihány, als Eigenthümerin des Curortes Balaton-Füred, sich gleichfalls mit einem namhaften Betrage am Unternehmen betheiligen.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige im Enteignungsverfahren im Jahre 1890. (Liste für den Amtsbereich des k. k. Oberlandesgerichtes in Brünn.) Die neue Liste enthält gleich der vorjährigen 51 Sachverständige, von welchen, soweit der den Namen beigesetzte Charakter einen Schluss gestattet, auf die Landwirthschaft 25, auf das Bau- und Ingenieurwesen 13, auf das Forstwesen 11, auf das Fabrikswesen 1 und auf das Bergwesen 1 entfallen.

Oesterr. Nordwestbahn. (Genehmigung des Tilgungsplanes für die Actien Lit. B.) Der von dem Verwaltungsrathe der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Tilgungsplan für das Actiencapital Lit. B wurde unter dem 9. December 1889, H.-M.-Z. 32.055, genehmigt. Nach diesem Tilgungsplane soll das gesammte Actiencapital Lit. B im Betrage von 30,000.000 fl. in der Zeit von 1889 bis 1964 zur Rückzahlung gelangen. Die Verlosung der zu tilgenden Actien soll stets am 15. Juni, die Einlösung der verlosten Actien ab 1. Juli zu Lasten des der Verlosung vorangegangenen Geschäftsjahres erfolgen. Die erste Verlosung findet am 15. Juni 1890 statt.

[H.-M.-Z. 1204.]

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen eingetragen:

Am 21. Februar:

„Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha“ mit nachstehenden Rechtsverhältnissen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 26. Juli 1889, R.-G.-Bl. Nr. 139, der mit h. Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. Jänner 1890, Z. 473, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes ddo. Wien, 8. Februar 1890, errichtete Actiengesellschaft.

2. Der Sitz dieser Gesellschaft ist in Wien.

3. Zweck des gesellschaftlichen Unternehmens ist:

a) der Bau und Betrieb der Localbahn Gross - Priesen — Wernstadt, mit einer Abzweigung von Loschowitz nach Auscha;
b) der Bau und Betrieb anderer normal- oder schmalspuriger Eisenbahnen, Strassenbahnen oder Dampftramways, deren Concession von der Gesellschaft später erworben werden sollte, sowie von Schleppbahnen zu einzelnen industriellen Etablissements, deren Errichtung von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt wird;
c) unter der Voraussetzung der Erwirkung der staatlichen Genehmigung die Erwerbung anderer Eisenbahnen zum Zwecke des Ausbaues oder des Betriebes, sowie die Uebernahme des Betriebes anderer bestehender Eisenbahnen;
d) die Erwerbung und der Betrieb solcher Unternehmungen, zu denen die Gesellschaft durch specielle Concessionen oder besondere Bewilligung der k. k. Staatsverwaltung ermächtigt wird, soweit die vorgedachten Unternehmungen mit den der Gesellschaft concessionirten Eisenbahn-Unternehmungen in unmittelbarer Verbindung stehen.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die oben sub Z. 3, lit. a, erwähnten Localbahnen, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder durch Einlösung der der Gesellschaft gehörigen Bahnlinien Seitens des Staates, oder endlich durch einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss einer Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital wird gebildet:

a) aus Prioritätsactien;
b) aus Stammactien.

Die Summe der jeweilig ausgegebenen Prioritätsactien darf zwei Drittel des gesammten Gesellschaftscapitales nicht übersteigen. Das Actiencapital besteht aus 800.000 fl. ö. W. in 4000 Stück Prioritätsactien und 500.000 fl. ö. W. in 2500 Stück Stammactien, zusammen aus 1,300.000 fl. ö. W. in 6500 Stück volleingezahlten Actien à 200 fl. ö. W.

Die Actien lauten auf den Ueberbringer und sind untheilbar.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath.

Derselbe besteht aus mindestens fünf und höchstens neun Mitgliedern. Die Majorität der Mitglieder des Verwaltungsrathes muss die Staatsbürgerschaft in einem der Ländergebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie besitzen.

Für die Dauer des ersten Geschäftsjahres bis zur ordentlichen Generalversammlung werden die Mitglieder des Verwaltungsrathes von der constituirenden Generalversammlung gewählt.

In der Folge werden die Mitglieder des Verwaltungsrathes durch die Generalversammlung auf die Dauer von drei Jahren gewählt.

Im Falle des Ablebens oder Austrittes eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes vor Ablauf der Functionsdauer kann dessen Stelle vom Verwaltungsrathe durch Cooption provisorisch besetzt werden.

Bei der constituirenden Generalversammlung wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt: Gustav Gerhardt, Vertreter der Eisenbahn-Rentenbank in Budapest; Dr. Gustav Robert Gross, k. k. Hofrath und General-Director der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn; Anton Melzer, Verwaltungsrath der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn; Julius Ritter Léon von Wernburg, k. k. Commercialrath, Fabriks- und Gutsbesitzer, und August Fleischmann, Oberingenieur in Wien.

7. Die Zeichnung der Firma erfolgt in der Art, dass dem vorgedruckten oder von wem immer vorgeschriebenen Firmawortlaute entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes collectiv oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Gesellschaftsbeamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, ihre Unterschrift beisetzen.

8. Die von der Gesellschaft ausgehenden statutenmässigen Kundmachungen werden rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in die amtliche „Wiener Zeitung“ veröffentlicht.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik.) Die geschäftsführende Verwaltung hat die das Erhebungsjahr 1888 betreffenden „Beiträge zur Theorie der Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik“ ausgegeben und an die Vereins - Verwaltungen vertheilt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XII. Stückes.) Das am 24. Februar herausgegebene XII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 939: Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 15. Februar 1890, Z. 6158, betreffend die Auflassung der Station Böhmisch-Trübau als Desinfectionsstation.

Nr. 940: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 16. Februar 1890, Z. 2209, betreffend die Aufhebung des unbedingten Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Ungarn in, bezw. durch die Bukowina.

Nr. 941: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 18. Februar 1890, Z. 6676, betreffend die Einfuhr von Rindern, Schafen und Ziegen aus dem Comitate Neutra in Ungarn nach Mähren.

Nr. 942: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 19. Februar 1890, Z. 2275, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Böhmen nach Oberösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Verkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Stationen via Wien.

Nachtrag I zum Uebernahmetarif.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1890 gelangt ein Nachtrag I zum Uebernahmetarif vom 15. Juli 1887 für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Stationen via Wien Donauuferbahnhof zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Transport von Zucker aller Art (exclus. Rohzucker etc.) bei Auflieferung von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum und ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Belgrad transito nach Nisch bezüglich des Ausnahmetarifes IV für Zucker und des Ausnahmetarifes V für Güter aller Art.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 27. Februar 1890. [142]

Namens der Verbands-Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Frachtberechnung für Dünggyps-Sendungen auf der ungarischen Strecke.

Der Ausnahmetarif XXIX des mit 1. Jänner 1890 in Kraft getretenen Local-Gütertarifes wird dahin abgeändert, dass die rücksichtlich der ungarischen Strecke giltige Berechnungsart für Thomas'schen Schlackendünger vom 1. März 1890 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, unter Einhaltung derselben Bedingungen auch auf Dünggyps-Sendungen Anwendung findet.

Es wird noch bemerkt, dass die bisherige Berechnungsart für solche Sendungen rücksichtlich der österr. Strecke hiedurch keine Aenderung erleidet.

Budapest, am 25. Februar 1890. [143]

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Mährischen Grenzbahn etc.

Nachtrag I zum Tarife.

Mit 1. April 1890 gelangt Nachtrag I zum Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der Linien Sternberg — Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau, sowie der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals, ferner nach der Station Hohenstadt (k. k. Staatsbahn) und Hohenstadt (St. E. G.) vom 1. Jänner 1890 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält directe Frachtsätze für Kohlen und Coaks von oberschlesischen Kohlengruben-Stationen nach Stationen der Mährischen Westbahn (Localbahn Prossnitz-Triebitz.)

Wien, am 25. Februar 1890. [144]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Breslau-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 10. März 1890 tritt zum Breslau-Sächsischen Verbandstarif vom 1. April 1888 der Nachtrag IV in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Wien, am 28. Februar 1890. [145]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV zu Heft 1.

Mit 10. März 1890 tritt zum Hefte Nr. 1 des Sächisch-Thüringischen Verbandstarifes vom 1. Mai 1889 der Nachtrag IV in Kraft, welcher bei der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Wien, am 28. Februar 1890. [146]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr mit Belgrad.

Ermässigter Tarif.

Am 1. März 1889 tritt ein ermässigter Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Belgrad einerseits und Wien (Westbahnhof, Nordbahnhof und Staatsbahnhof), Oderberg, Budapest etc. andererseits in Kraft.

Wien, am 27. Februar 1890. [147]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft und Südbahn-Gesellschaft. (Zugeständnisse der Fahr- und Frachtbegünstigung für active k. k. Staatsbeamte und Staatsdiener, sowie für active Beamte und Diener der k. u. k. Hofämter.) Die Verwaltungen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft haben beschlossen, den activen k. k. Staatsbeamten und k. k. Staatsdienern, dann den activen Beamten und Dienern der k. u. k. Hofämter, beziehungsweise bei Uebersiedlungen auch deren Angehörigen, ab 1. März die gleiche Fahr- und Frachtbegünstigung zuzugestehen, welche dieselben nach dem Transportbegünstigungs-Normale vom 20. Mai 1885, H.-M.-Z. 127/E, auf den der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien geniessen. Demgemäss wurde die Veranlassung getroffen, dass während des laufenden Jahres die den vorgenannten k. k. und k. u. k. Bediensteten zu ertheilenden Legitimationen nach dem bei den k. k. Staatsbahnen in Verwendung stehenden Formulare auch für die österr. Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, beziehungsweise der Südbahn-Gesellschaft und der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn Geltung erlangen und die bereits von den berufenen Behörden nach den Formularien A und B des vorerwähnten Normales ausgefertigten Legitimationen, sowie jene, welche im Laufe dieses Jahres ausgefertigt werden, auch bei den Cassen der vorgenannten Bahnverwaltungen respectirt werden. Bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gelangt bei Benützung einer Anweisung nach Formular A eine Gebühr von 10 kr. zu Gunsten des Pensionsfonds der Gesellschaft in Form einer Werthmarke zur Einhebung, welche bei der Stationscasse zu lösen und auf

der Anweisung anzukleben ist. Die bei Uebersiedlungen nach dem Formulare C des mehrgenannten Normales anzufordernden Anweisungen auf begünstigte Fahrt der Angehörigen und auf begünstigte Beförderung von Uebersiedlungseffecten werden ausschliesslich durch das Directorium der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft in Wien, beziehungsweise durch die General-Direction der Südbahn-Gesellschaft in Wien, ausgefertigt und sind zu diesem Behufe die „amtlichen" Legitimationen an diese Stellen zu leiten. Auf der der Südbahn-Gesellschaft gehörigen Localbahn (mit elektrischem Betriebe) Mödling-Hinterbrühl finden diese Begünstigungen keine Anwendung.

[H.-M.-Z. 4762.]

Einheitlicher Tariftheil I. (Einführung desselben auf den Localbahnen.) Das Handelsministerium fand sich im Interesse der im Tarifwesen anzustrebenden Einheitlichkeit bekanntlich veranlasst, die Verwaltungen jener Localbahnen, welche dem einheitlichen Tariftheile I für den Güterverkehr nicht beigetreten waren, mit Erlass vom 20. December 1888, Z. 44.156 (Verordnungs-Blatt Nr. 2 ex 1889) aufzufordern, die zur Annahme dieses Tariftheiles erforderlichen Einleitungen zu treffen.

In Folge dieser Verfügung des Handelsministeriums wurde Seitens der Localbahn Reichenberg-Gablonz der Theil I bereits am 1. Mai 1889 zur Einführung gebracht und werden die in dieser Richtung neu zu erstellenden Tarife für die Linien Časlau - Zawratetz und Königshan - Schatzlar der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft demnächst, Seitens der Localbahn Stauding-Stramberg am 1. Mai 1890 und Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hinsichtlich der in ihrem Betriebe stehenden Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, der Kolomeaer und Bukowinaer Localbahnen noch im Laufe dieses Jahres zur Einführung gebracht werden.

Bei der Neutitscheiner Localbahn sind die einschlägigen Studien noch im Zuge.

Der Mühlkreisbahn, welcher die Annahme des Theiles I im Principe bereits auferlegt ist, wurde mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 14. Juni 1889, Z. 24.809, gestattet, die Vorschläge wegen Durchführung dieser Massnahme gleichzeitig mit denjenigen über die Revision ihrer Tarifsätze bis Ende October 1890 in Vorlage zu bringen.

Die Steyrthalbahn wurde gelegentlich der mittelst Handelsministerial-Erlasses vom 7. August 1889, Z. 33.441, erfolgten Genehmigung ihrer Tarifes aufgefordert, längstens innerhalb zwei Jahren eine Revision desselben einzuleiten und dann auch über das Ergebniss der hinsichtlich der Annahme des allgemeinen Tariftheiles I zu pflegenden Studien eingehenden Bericht zu erstatten.

Die Verwaltung der Kremsthalbahn hat sich bisher noch nicht entschieden, der Anregung des Handelsministeriums Folge zu geben.

Bei den in Hinkunft zum Ausbaue gelangenden Localbahnen werden specielle Verhandlungen wegen Annahme des Gütertarifes, Theil I, nicht mehr erforderlich erscheinen, weil denselben die diesbezügliche Verpflichtung bei der regelmässig in den Concessionsbedingnissen vorbehaltenen staatlichen Genehmigung der Tarife oder schon gleich bei ihrer Concessionirung auferlegt werden kann, wie dies bereits im Abschnitte II, Punkt 1, der im H.-M.-V.-Bl. Nr. 21 ex 1890 veröffentlichten Concessionsbedingnisse zur A. h. Concessions-Urkunde vom 13. Jänner 1890 (R.-G.-Bl. 15) für die Localbahn von Ischl nach Salzburg mit Abzweigung nach Steindorf geschehen ist.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
665	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Hopfenstangen	Den Versandtstationen in der nachstehenden Tabelle	Den Empfangsstationen in der nachstehenden Tabelle	Aufgabe als Frachtgut u. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 2 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Instradirung via Tabor—Prag (Smichow)—Hostiwitz	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1890	Gegenwärtig giltige Local-Gütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die Frachtsätze in der nachstehenden Tabelle		Im Kartirungswege		
666	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Pflastersteine, unbearbeitete oder roh vorgearbeitete	Chrzanow	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	21·4 kr.	20·3 kr.	1·1 kr.	Im Kartirungswege		
667	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Steine, bearbeitete, einfach glatt behauene, unverpackte, insoweit selbe nach den Classen II—A—B der Oesterr.-Ungar. Waaren-Classification tarifirt werden, dann Steinhauerwaaren, unverpackte oder in Schutzrahmen, insoweit selbe in die Classen II—A—B der Oesterr.-Ungar. Waaren-Classification eingereiht sind	Ziegenhals M.S.C.B.		Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen nach Galizien mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den letzteren	Vom 20. März 1890 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Directer Tarif zwischen Stationen der K.F.N.B. und M.S.C.B. vom 1. April 1886, bezw. Tarifheft 2 für den Galizisch-Oesterr.-Böhmischen Gemeinschafts-Verkehr vom 15. September 1889				Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Krakau loco und trs., Podgórze-Bonarka loco und Podgórze-Plaszów loco				Verschieden	57·7 kr.	Verschieden			
					Oderberg				40·7 kr.	29·2 kr	11·5 kr.			
			1) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Krakau loco u. transito, Podgórze-Bonarka loco und Podgórze-Plaszów loco				Verschieden	75 8 kr.	Verschieden			
					Oderberg				49·7 kr.	40·8 kr.	8·9 kr.			

Tabelle zu Nr. 665 — Kreuzer österr. Währung pro 100 Kilogramm

nach	Von Cheinow	Neu-Cerekwe	Ober-Cerekwe	Patzau	Wohrstein
Krupa	45·4	48·3	51·2	47·3	46·7
Lužna-Lischan .	44·4	47·3	50·2	46·3	45·7
Michelob	49·3	53·2	56·5	51·2	50·6
Milostin-Kounowa	47·0	49·9	52·8	48·9	48·3
Satkau-Teschnitz .	49·3	52·5	55·4	51·2	50·6
Trnowan	49·3	53·2	56·5	51·2	50·6
Renč	44·4	47·3	50·2	46·3	45·7

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
668	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel (Dach- u. Mauerziegel)	Sandhübel	Niklasdorf	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	5·9	3·3	2·6	Im Kartirungswege		
					Ziegenhals				7·5	4·2	3·3			
					Freiwaldau				5 9	3·3	2 6			
					Nieder-Lindewiese				7·4	4·1	3·3			
					Ober-Lindewiese				8·9	4·9	4·0			
					Spornhau				11·3	6·2	5·1			
					Steinbruch				12·2	6·6	5·6			
					Goldenstein				13·1	7·1	6·0			
					Heinrichsthal				14·9	8·1	6 8			
					Hannsdorf				16·7	9 0	7·7			
669	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Leim laut Position 336 der Waaren-Classification, Theil I	Auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, auf welchen die Waaren-Classification der gemeinsamen Tarifbestimmungen Theil I vom 1. September 1887 Giltigkeit hat		Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens längstens bis zur Durchführung im Tarife	Localtarif	Classe II	Classe A		Im Kartirungswege		
670	Südbahn-Gesellschaft		Torfstreu	Freienfeld	Brixen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die bezüglichen Bestimmungen der Serie XIII des Südbahn-Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	8·0	3·6	4·4	Im Kartirungswege		
					Rovereto				30·0	22·2	7·8			
					Bruneck				16·0	7·8	8·2			
					Lienz				30 0	19·2	10·8			
					Wörgl				30·0	19·8	10·2			
					Kufstein				30·0	22·2	7·8			
									Kreuzer Noten, exclusive Manip.-Gebühr					
671	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Vide Artikel-Verzeichniss	Mährisch-Ostrau	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Frachtsätze nach Peri transit gelangen ausschliesslich für Sendungen, welche nach westlich der Linie Padova-Bologna-Spezia gelegenen italienischen Stationen bestimmt sind und die Frachtsätze nach Pontebba transit für Sendungen nach allen übrigen italienischen Stationen zur Berechnung. Die Frachtbriefe haben directe nach der jeweiligen italienischen Bestimmungsstation zu lauten. In den Frachtbriefen ist weiters die Bemerkung: „Zur Reexpedition in Peri transit (Ala)“, bezw.: „Zur Reexpedition in Pontebba transit (Pontafel)“ u. die Instradirung via Wien (Matzleinsdorf) vorzuschreiben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Besteht kein directer Tarif		37·05		Im Kartirungswege		Für das Aufladen dieser Transporte gelangen die einschlägigen Bestimmungen der Aufgabsbahn zur Anwendung
					Pontebba transit					30·05				
				Schönbrunn	Peri transit					36·86				
					Pontebba transit					29·86				
				Oderberg	Peri transit					37·31				
					Pontebba transit					30·31				
				Friedland	Peri transit					36·57				
					Pontebba transit					29·57				
				Zöptau	Peri transit					37·35				
					Pontebba transit					30·35				
										Francs pro Tonne = 1000 Kilogramm				

Artikel-Verzeichniss.

Draht von Eisen und Stahl, auch verzinnt, verzinkt oder verkupfert, in Ringen oder in Bündeln. — Eisen, roh bearbeitet, zu Achsen und Reifen. — Band-, Stab-, Reifeisen, sowie Hufstäbe, auch verzinnt, verzinkt oder verbleit. — Eisen in Blechen (Schwarzblech), auch verzinnt, verzinkt oder verbleit. — Eisen zu Nägeln oder zum Drahtziehen, roh gewalzt (Walzdraht), quadratisch, doppelquadratisch, achteckig, halbrund, unverzinkt, nicht unter 4 mm im Durchmesser, in Rollen oder Bündeln. — Eisen T und I zu Böden, Brückenbauten oder Gerüsten und mit Profil U, V, L, Z, auch verzinnt, verzinkt oder verbleit. — Platten von Eisen oder Gusseisen, im Gewichte bis zu 10 t pro Stück. — Röhren von Gusseisen und Schmiedeeisen. — Roststäbe von Eisen oder Gusseisen. — Säulen von Gusseisen. — Stahl in Stäben oder rohen Platten. — Weissblech in Blättern.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
672	**Galizischen Carl Ludwig-Bahn**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cigarettenpapier in ganzen Bogen, in Ballen oder Kisten verpackt	Zloczow	Wien Nordb.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen, resp. Frachtzahlung hiefür, dann directe Aufgabe der Sendungen nach Wien N.B. ohne Routenvorschrift in den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, spätestens bis Ende 1890	Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschafts-Verkehr	402·8 kr.	323·8 kr.	79·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Refactiereclamanten als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage quartalweise, spät. Ende März 1891 zu geschehen hat	
673	**Galizischen Carl Ludwig-Bahn**	Betheiligten Bahnen	Phosphorite russischer Provenienz	Podwoloczyska (Bahnhof) transit	K a z a n	Aufgabe voller Wagenladungen à 10 Tonnen mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen, welche keine Routenvorschrift enthalten dürfen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende 1890	Oesterr.-Südwestrussischer Grenzverkehr		159·2 kr.		Im Kartirungswege		

Berichtigung. Böhmische Westbahn. In Nr. 22 des Verordnungs-Blattes vom 22. Februar d. J. ist auf Seite 388 unter fortl. Nr. 621 der Giltigkeitsbeginn in „Vom dritten Tage nach erfolgter Publication . . . . . ." richtig zu stellen.

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 23 ex 1890, sub Post 640, muss es in der Rubrik „und gilt in der Zeit" anstatt „vom 1. März 1890 bis Ende December 1890", richtig „**vom 1. März 1890 bis Ende Februar 1891**" heissen.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums unter welcher die Tarifermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	Bezeichnung der Verkehrsrelation nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 151 vom 28. December 1889	3411	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, Mährisch-schlesische Centralbahn und Galiz. Carl Ludwig-Bahn	Steine, bearbeitete, einfach glatt behauen, unverpackte, insoweit selbe nach den Classen II — A — B tarifirt werden, dann Steinhauerwaaren, unverpackte oder in Schutzrahmen, insoweit selbe in die Classen II — A — B der Oesterr.-Ungarischen Waarenclassification eingereiht sind	Ziegenhals M.S.C.B.	a) Oderberg b) Krakau, Podgórze-Bonarka loco und Podgórze-Plaszów loco	Wird mit 19. März 1890 aufgehoben

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 38 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 26. **Wien, 4. März 1890.** **III. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

In das Verfahren zur Ermittlung der Eisenbahn-Grundstücke gemäss des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, können nur solche Grundstücke einbezogen werden, welche gemäss § 2 des citirten Gesetzes in das Eisenbahnbuch einzutragen sind.

Andere von der Eisenbahn-Unternehmung aus was immer für einem Titel erworbene Grundstücke sind nach dem allgemeinen Grundbuchs-Gesetze zu behandeln.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 21. Mai 1889, Z. 5186.)

Zufolge Erlasses des k. k. Landesgerichtes Prag vom 5. Juni 1886, Z. 24.108, wurde für die normalspurige Localbahn St. Pölten-Tulln gemäss §§ 12—14 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, die vorläufige Eisenbahnbuch-Einlage eröffnet und die Einverleibung des Eigenthumsrechtes für die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft bewilligt.

Der Bevollmächtigte der genannten Bahn suchte nun gemäss § 18 des citirten Gesetzes beim k. k. Bezirksgerichte Herzogenburg um die Einleitung des Verfahrens zur Ermittlung der in dessen Sprengel liegenden Eisenbahn-Grundstücke an, und legte zu diesem Behufe gemäss § 19 des citirten Gesetzes die dort vorgeschriebenen Behelfe vor.

In dem bezüglichen Gesuche wurde angeführt, dass zwar alle Gründe zum Zwecke der Erbauung der Bahn eingelöst, aber nicht sämmtlich zur Bahntrasse verwendet worden seien, und dass sich demnach drei Kategorien von Grundstücken ergeben, nämlich: 1. Eigentliche Eisenbahn-Grundstücke innerhalb der Eisenbahn-Grenzsteine; 2. ausserhalb der Grenzsteine gelegene, zu Weg-, Strassen-, Bach- und Flussregulirung verwendete Flächen; 3. durch die Bahn abgeschnittene Reste von Gründen, sogenannte Umlandspitzen und Materialgräben.

Es wurde hienach das Ansuchen gestellt, das Verfahren zur Ermittlung der Eisenbahn-Grundstücke bezüglich sämmtlicher Gründe einzuleiten, das erforderliche Edict zu erlassen, die Satzgläubiger zu verständigen, sohin die lastenfreie Abschreibung der sub 1—3 genannten Gründe zu verfügen, resp. zu veranlassen, endlich für die sub 3 genannten Grundstücke eine neue Einlage zu eröffnen und hierauf das Eigenthum der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft einzuverleiben, die sub 2 genannten Flächen als öffentliches Gut in das Verzeichniss VI des Grundbuches der betreffenden Catastralgemeinden aufzunehmen und nach dieser Durchführung das Gesuch an das k. k. Landesgericht Prag behufs Aufnahme der sub 1 genannten Gründe in das Eisenbahnbuch abzutreten.

Das k. k. Bezirksgericht Herzogenburg lehnte mit Bescheid vom 23. Februar 1889, Z. 1565, die Einleitung des Verfahrens zur Ermittlung der Eisenbahn-Grundstücke in Ansehung der Grundstücke II. und III. Kategorie ab, weil die Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, nur auf die Eisenbahn-Grundstücke, das ist auf jene anzuwenden sind, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben.

Den von der Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft hingegen ergriffenen Recurs wies das k. k. Oesterr. Oberlandesgericht mit dem Decrete vom 19. März 1889, Z. 3960, zurück.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 21. Mai 1889, Z. 5186, dem ausserordentlichen Revisionsrecurse der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft Folge und verordnete dem k. k. Bezirksgerichte Herzogenburg, vorerst der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft die Vorlage eines den Erfordernissen des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, vollständig entsprechenden Verzeichnisses der in das Eisenbahnbuch zu übertragenden Eisenbahn-Grundstücke aufzutragen, und erst auf Grund eines solchen, den gesetzlichen Requisiten entsprechenden Verzeichnisses das weitere Amt zu handeln. Dies in der Erwägung, dass es nach dem Wortlaute und im Sinne der Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Mai 1874, und speciell des § 2 dieses Gesetzes keinem Zweifel unterliegt, dass in das Eisenbahnbuch alle im Be-

sitze einer Bahnunternehmung stehenden Grundstücke einzutragen sind, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben (Eisenbahn - Grundstücke), und dass das citirte Gesetz auch nur das Verfahren für die Ermittlung der Grundstücke dieser Art regelt; in der Erwägung, dass hieraus hervorgeht, dass die Eisenbahn-Unternehmung die bücherliche Ordnungsherstellung in Ansehung aller jener Grundstücke, welche sie ausser den Eisenbahn-Grundstücken aus was immer für Gründen erworben hat, nicht nach dem im Gesetze vom 19. Mai 1874 geregelten Verfahren, sondern nach den Vorschriften des allgemeinen Grundbuchs-Gesetzes zu erwirken hat; in der Erwägung, dass sonach die in Beschwerde gezogenen untergerichtlichen Verordnungen, insoferne mit denselben gleichförmig die Einleitung des im vorcitirten Gesetze geregelten Verfahrens in Ansehung aller jener von der Eisenbahn-Unternehmung erworbenen Grundstücke, welche keinen Gegenstand der Uebertragung in das Eisenbahnbuch zu bilden haben, abgelehnt worden ist, allerdings als dem Gesetze entsprechend bestätigt werden müssten, wenn überhaupt sonst das Ansuchen der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft den Anforderungen des Gesetzes vom 19. Mai 1874 entsprechen würde; in der Erwägung, dass nach der Vorschrift des hier, nachdem es sich um eine noch nicht im Betriebe stehende Bahn handelt, zur Anwendung kommenden § 19, Z. 1, des gedachten Gesetzes dem Gesuche um Einleitung des Ermittlungsverfahrens unter Anderem nach Catastralgemeinden geordnete Verzeichnisse der erworbenen Grundstücke beizulegen sind; in der Erwägung, dass unter diesen erworbenen Grundstücken im Zusammenhange mit der Bestimmung des § 2 des citirten Gesetzes, und wie schon oben gezeigt, nur Eisenbahn-Grundstücke zu verstehen sind, während in dem von der Gesuchstellerin vorgelegten Verzeichnisse nach ihrer eigenen Gesuchsangabe auch solche Grundstücke enthalten sind, welche nicht in das Eisenbahnbuch gehören, und trotzdem das ganze Verzeichniss die im § 5 der Verordnung des Justizministers vom 31. Mai 1874, Nr. 87 R.-G.-Bl., verlangte Bestätigung des Regierungs-Commissärs trägt; in der Erwägung, dass es hiernach den Anschein gewinnt, als ob demgemäss alle im Verzeichnisse angeführten Grundstücke in Bezug auf ihre Eigenschaft als Eisenbahn-Grundstücke bestätigt erschienen, andererseits aber doch im Verzeichnisse einzelne Grundstücke als Wege bezeichnet, daher offenbar nicht als Eisenbahn-Grundstücke anzusehen sind; endlich in der Erwägung, dass sonach das Gericht nicht in der Lage ist, aus dem vorgelegten Verzeichnisse mit voller Gewissheit zu entnehmen, welche Grundstücke von den gesetzlich berufenen Factoren als in das Eisenbahnbuch zu übertragende Grundstücke anerkannt wurden, und dass es bei der Beurtheilung der Frage der Zulässigkeit des einzuleitenden Ermittlungsverfahrens gerade auf ein Verzeichniss solcher Grundstücke ankommt.

Eisenbahnrecht.

Befreiung des Betriebs-Unternehmers von der Haftpflicht für Betriebs-Unfälle.

Die im § 95 des Deutschen Reichs-Unfallversicherungs-Gesetzes ausgesprochene Befreiung des Betriebs-Unternehmers von der Haftpflicht für die von ihm nicht vorsätzlich herbeigeführten Unfälle erstreckt sich hinsichtlich der Hinterbliebenen des durch einen Betriebs-Unfall Verunglückten nach einem Urtheile des Reichsgerichtes, II. Civilsenat, vom 15. November 1889, auf diejenigen Fälle, in welchen den Hinterbliebenen das Unfallversicherungs-Gesetz einen Entschädigungsanspruch gewährt. — In den Fällen aber, in welchen die Hinterbliebenen gesetzlich nicht versichert sind (beispielsweise Eltern eines Verunglückten, der nicht ihr einziger Ernährer gewesen), haftet der Betriebs-Unternehmer nach dem Reichs-Haftpflichtgesetze den Hinterbliebenen gegenüber.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 76. Sitzung des Herrenhauses vom 26. Februar bildet den ersten Punkt der Tagesordnung die erste Lesung des Gesetzentwurfes, womit eine Seemannsordnung für die österreichische Handelsmarine erlassen wird.

Graf Franz Falkenhayn beantragt, die Vorlage der vereinigten juridischen und politischen Commission zuzuweisen, welcher Antrag ohne Debatte angenommen wird.

Freiherr von Pusswald referirt im Namen der Eisenbahn-Commission über die Regierungsvorlage, betreffend die Bedingungen und Zugeständnisse für die Herstellung der Eisenbahn von Poříčan nach Mochov und von Brandeis a/d. Elbe nach Neratovic.

Die Vorlage wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Ritter von Arneth erstattet im Namen der Staatsvertrags-Commission Bericht über das Uebereinkommen zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Deutschen Reiche vom 10. November 1889 über die wechselseitige Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute.

Dem Antrage der Commission entsprechend, wird dem Uebereinkommen ohne Debatte die verfassungsgemässe Genehmigung ertheilt.

In der 77. Sitzung des Herrenhauses vom 27. Februar beantragt Abt Hauswirth als Obmann der Finanz-Commission die dringliche Behandlung des Berichtes über die Regierungsvorlage, betreffend die Convertirung der 5percentigen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in Gold der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn.

Dieser Gegenstand wird sofort in Berathung gezogen und die betreffende Regierungsvorlage in zweiter und dritter Lesung angenommen.

In der Sitzung des Budget-Ausschusses vom 26. Februar richtet beim Titel „Wasserbau" Abg. Dr. Slavik an die Regierung die Anfrage, in welchem Stadium die Frage der Moldau-Regulirung und der Errichtung eines Winterhafens in Prag sich befinde. Mit der eingestellten Summe von 90.000 fl. werde man kaum das Auslangen finden.

Abg. Dr. Russ ersuchte um Auskünfte über den Stand der Donau-Regulirungs-Arbeiten bei Linz und am Struden; er verlangt die Inanspruchnahme der Stadt Prag, Böhmens und des Staates zu je einem Drittel für die Tragung der Kosten der Schiffbarmachungs-Arbeiten in Prag; Redner glaubt nicht, dass die geringen für die Moldau-Regulirung eingestellten Beträge ausreichen, den Hafenbau in Holeschowitz zu beginnen. Für die Elbe und die Moldau wünscht Abg. Dr. Russ eine Vermehrung der Stromaufsichtsorgane und eine Verbesserung ihrer Bezüge. Redner ersuchte den Herrn Minister endlich, eine Verordnung zu erlassen, dass die Zulassung zur Prüfung für einen Steuermann vom Besuche der Schifferschulen abhängig gemacht werde.

Abg. Ritter von Gniewosz lenkt die Aufmerksamkeit auf die Wichtigkeit der Regulirung der Weichsel, für welche von Seite Oesterreichs alles Mögliche geschehen sei, während aber Russland nicht gleichen Schritt halte. Redner ersuchte, das Geeignete zur Sicherung, sohin des Fortganges und der Vollendung der im Vertrage vom 20. August 1864 in Aussicht genommenen Flussregulirung vorzukehren, da hievon die Beseitigung der Ueberschwemmungen der Weichsel und ihrer Nebenflüsse abhänge.

Abg. Lupul besprach die Regulirung der Wasserstrassen in der Bukowina und gab der Befürchtung Ausdruck, dass durch die stückweise Regulirung der Zweck nicht erreicht werde. Er bat, diese Arbeiten zu beschleunigen.

Abg. Dr. Ritter von Kraus besprach die über die Durchführung der Schutzarbeiten an der Save vorkommenden Klagen und hält die raschere Vollendung mit grösseren Mitteln wirthschaftlich für vortheilhafter.

Abg. Dr. Rutowski gab seiner Befriedigung über das bisher bei der Regulirung der galizischen Flüsse Geleistete Ausdruck, doch sei eine thatkräftigere Action in dieser Hinsicht nothwendig.

Nach einigen Aufklärungen der Herren Regierungsvertreter wurde Titel „Wasserbau" angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau

Localbahnen in Steiermark. (A. h. Sanction des vom Landtage beschlossenen Gesetzentwurfes; Landesanlehen.) Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit A. h. Entschliessung vom 11. Februar l. J. dem vom Landtage des Herzogthumes Steiermark beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung des Localeisenbahnwesens, die A. h. Sanction und zugleich dem Beschlusse des obigen Landtages, betreffend die Aufnahme eines Landesanlehens bis zur Höhe von 10 Millionen Gulden ö. W. zum Behufe der Herstellung und Inbetriebsetzung von Localeisenbahnen in Steiermark, soweit hiedurch das Land bleibend belastet wird, die A. h. Genehmigung zu ertheilen geruht. [24. Februar, Z. 6453.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für Herstellung von 10 Lehnenwächterhütten auf der Linie Innsbruck-Bludenz, und zwar: bei km 112·527 und 114·023 in der Gemeinde Klösterle, bei km 117·980, 118·941, 120·447 in der Gemeinde Dalaas, bei km 122·814. 124·113, 125·917, 127·024 in der Gemeinde Innerbratz, bei km 132·680 in der Gemeinde Bludenz;
2. für die Herstellung einer Verladerampe in der Station Weiz der Localbahn Gleisdorf-Weiz durch die Firma Jacob Wolf in Gleisdorf;
3. für ein normales Wächterhaus-Nebengebäude für den Weichenwächter Nr. 20 der Linie Kastenreith-Amstetten;
4. für die in der Strecke Ober-Cerekwe—Tabor der Böhm.-mähr. Transversalbahn herzustellenden Ergänzungsarbeiten.

— (Verlängerung der Geleise in der Haltestelle Ederbauer der Linie Wels-Salzburg: Politische Begehung.) Die Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Verlängerung der Geleise in der Haltestelle Ederbauer der Linie Wels-Salzburg für den 5. März anberaumt. [G.-I.-Z. 2712.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Schleppbahn von der Station Slatinan in die fürstlich Auersperg'sche Zuckerfabrik: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Chrudim hat die politische Begehung des Projectes der Oesterr. Nordwestbahn für den Bau einer Schleppbahn von der Station Slatinan in die fürstlich Auersperg'sche Zuckerfabrik für den 14. März anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Chrudim. [G.-I.-Z. 2761.]

— (Linie Wien-Jedlesee: Abschränkung des Wegüberganges in km 5·0/1.) Die in km 5·0/1 der Strecke Wien-Jedlesee vor der Station Jedlesee Aufnahme bestehende Abschränkung des Wegüberganges an der Prager Reichsstrasse wird im Interesse des Verkehres dahin abgeändert, dass die beiden Schlagbäume durch Zugleitungen mit einem links vom Bahngeleise aufzustellenden Kurbelbetrieb mit Vorgelege so in Verbindung gebracht werden, dass beide Schlagbäume gleichzeitig geschlossen und geöffnet werden können. [28. Jänner, Z. 51.778 ex 1889.]

— (Uebereinkommen, betreffend die Zufahrtsstrasse zur Station Iglau.) Das zwischen der Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die künftige Erhaltung der anlässlich des Baues der Strecke Iglau-Neuhaus-Wessely der Böhmischen Transversalbahn umgelegten Theiles der zur Station Iglau der Oesterr. Nordwestbahn führenden Zufahrtsstrasse, hat die Genehmigung des Handelsministeriums erhalten. [31. Jänner, Z. 3637.]

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Theilstrecke Gross-Priesen—Loschowitz.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 9. bis 14. September 1889 abhaltenen politischen Begehung wurde das Detailproject für die Theilstrecke Gross-Priesen—Loschowitz der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha zur Ausführung genehmigt. [13. November 1889, Z. 43.030.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Auflassung des Wegüberganges in km 57·6/7) Der in km 57·6/7 zwischen den Stationen Bernsdorf und Königshan der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehende Wegübergang wird aufgelassen. [21. Jänner, Z. 53.930 ex 1889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einführung des Latowski'schen Läutewerkes auf der Localbahn Bielitz-Kalwarya.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigt versuchsweise eine für den Dienst auf der Localbahn Bielitz-Kalwarya bestimmte Tenderlocomotive mit dem patentirten Latowski'schen Dampfläutewerke auszurüsten. Nachdem mit diesem Dampfläutewerke bisher auf allen jenen Localbahnen, auf denen es in Anwendung steht, günstige Erfahrungen gemacht wurden, so hat die k. k. General-Inspection die beabsichtigte Einführung desselben auf der Localbahn Bielitz-Kalwarya unterm 16. Februar zustimmend zur Kenntniss genommen. [G.-I.-Z. 1936.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 5., 12., 19., 24., 26. und 30. September 1889 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von sechs für den Dienst auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn bestimmten Lastzugs-Locomotiven stattgefunden. Diese sämmtlich der Serie III/c angehörigen Maschinen wurden in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf erbaut und sind mit den Bahninventars-Nummern 241—246 und den Fabriksnummern 713—718 versehen. Diese Maschinen ruhen auf drei vor der Feuerkiste angebrachten gekuppelten Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Der Rahmen liegt innerhalb der Räder; die horizontalen Dampfcylinder sind ausserhalb, die für variable Expansion eingerichtete Dampfsteuerung innerhalb des Rahmens angebracht. Die Entfernungen der 3 Achsen von einander betragen 1·820 und 1·480 m, der Gesammtradstand 3·300 m, der Durchmesser der Räder 1·380; die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Maschine im betriebsfähigen Zustande 41·40 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven fanden auf der Strecke Wien-Korneuburg statt und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 36 bezw. 41 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 68 bezw. 70 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Lastzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 6829.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Unternehmung. (Projectirte Anwendung der Elektricität als Betriebsmotor.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat bei Anlass der Ueberprüfung der ihm zur endgiltigen Genehmigung vorgelegten Detailpläne der von der Budapester Stadtbahn-Unternehmung zu erbauenden und mit Dampfkraft zu betreibenden Strassenbahn zum hauptstädtischen Centralfriedhofe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14), einen Erlass an das Budapester Municipium gerichtet, in welchem er diesem bezüglich des anzuwendenden Motors ein Modificationsproject zum Studium und zur Berichterstattung überwiesen hat. Diesem Projecte zufolge wäre von der Stáhlygasse aus, das ist vom Ausgangspunkte der Friedhofbahn, die Theilstrecke dieser mit dem elektrisch betriebenen gesammten Stadtbahnnetze direct verbundene Linie im Bereiche des Weichbildes der Stadt, und zwar bis zum Josefstädter Bahnhofe, gleichfalls mit elektrischer Kraft und erst von dort an weiterhin durch das Extravillan bis zu ihrem Endpunkte mit Dampfkraft zu betreiben. Der Minister betont ausdrücklich in diesem Erlasse, dass diese neuerliche Projectsmodification nur in dem Falle in Combination zu ziehen ist, wenn die Ausführung des, hiedurch übrigens im Allgemeinen nicht wesentlich alterirten, bereits genehmigten urspünglichen Projectes keine weitere Verzögerung erleiden sollte.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Strecken im Laufe des Monates Jänner.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen, wurden im Laufe des Monates Jänner nachstehende Strecken eröffnet:

Am 1. Jänner die Geleiseverbindung zwischen der Station Seesen der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg und der Station Seesen der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft für den öffentlichen Verkehr, und findet von diesem Tage ab eine directe Ueberführung der Güter von einem Bahnhofe zum anderen statt; die Anschlussbahnen vom Bahnhofe Essen (Rh.) nach den Zechen Friedrich-Ernestine und Königin Elisabeth im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinische) für den Vollbetrieb; ferner die Strecke Eisern-Eiserfeld der Eisern-Siegener Eisenbahn für den Personenverkehr.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner nachstehende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Jänner der Haltepunkt Gross-Chelm zwischen den Stationen Imielin und Neuberun im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Oudler zwischen den Stationen Lengeler und Reuland der Strecke St. Vith-Ulflingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinische) für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung; die Haltestellen Costau, Hermannia, Kunzendorf a./O., Schoffschütz und Wolenice im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtet waren, für den Eil- und Stückgutverkehr, die Haltestelle Hermannia auch für die Annahme und Auslieferung von Leichen und lebenden Thieren; zur Ver- und Entladung schwerwiegender Fahrzeuge, sowie von Sprengstoffen ist die Haltestelle Hermannia nicht geeignet; ferner die Haltestelle Frauenwaldau zwischen den Stationen Kraschnitz und Grossgraben-Festenberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Eil- und Stückgutverkehr; die Haltestelle Hohenleipisch zwischen den Stationen Dobrilugk-Kirchhain und Elsterwerda im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Haltestelle Gultowy zwischen den Stationen Kostschin und Nekla im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr; die Haltestellen Geest-Gottberg und Varbitz, sowie die Haltepunkte Reinstedt und Trebitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher nur dem Personenverkehre dienten, auch für den Gepäckverkehr; am 10. Jänner die Station Döstrup zwischen den Stationen Scherrebeck und Bredebro der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn für den Personenverkehr; ferner am 12. Jänner die Abfertigungsstelle am Hafen von Stralsund im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Fischverkehr.

b) In Elsass-Lothringen: Am 15. Jänner die Stationen Düttlenheim und Wanzel der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche neben dem Wagenladungsverkehre bisher nur dem Eil- und Frachtstückgutverkehre dienten, für den Gesammtverkehr.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Sittard nach Herzogenrath.) Dem Ingenieur Sarolea zu Heerlen in Holland ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für den auf preussisches Staatsgebiet fallenden Theil einer Eisenbahn von Sittard nach Herzogenrath ertheilt worden.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Plathe nach Regenwalde.) Der Altdamm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin wurde die Erlaubniss zur Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Plathe oder einem anderen Punkte der genannten Eisenbahn nach Regenwalde ertheilt.

— (Ausgabe von Anleihescheinen der Broelthaler Eisenbahn-Actiengesellschaft.) Der Broelthaler Eisenbahn-Actiengesellschaft wurde zur theilweisen Deckung der bei der Ausführung der Eisenbahnen von Hennef nach Asbach und nach Beuel entstehenden Ausgaben, sowie zur Tilgung einer schwebenden Schuld die Aufnahme einer 4½percentigen Anleihe im Betrage von 1,200.000 Mk durch Ausgabe von auf den Inhaber lautender Anleihescheine in Stücken zu 500 Mk. gestattet.

Sachsen. (Herstellung mehrerer Eisenbahnlinien.) In dem den Ständen zugegangenen kgl. Decrete Nr. 30 richtet die kgl. Staatsregierung an die Ständeversammlung den Antrag:

Dieselbe wolle

1. mit Herstellung
   a) einer normalspurigen Eisenbahn von Waldheim über Geringswalde nach Rochlitz;
   b) einer schmalspurigen Eisenbahn von Saupersdorf nach Wilzschhaus;
   c) einer schmalspurigen Eisenbahn von Herrnhut nach Bernstadt;
   d) einer normalspurigen Eisenbahn von Schönberg nach Hirschberg,

   das Einverständniss erklären,
2. der Staatsregierung zur Ausführung der vorstehend unter a, b und c genannten Bahnen und der dabei für erforderlich zu erachtenden Anschlussgeleise das Expropriationsbefugniss ertheilen,
3. die Staatsregierung zur Ertheilung des Expropriationsbefugnisses zu Gunsten einer normalspurigen Eisenbahn von Zwickau über Crossen nach Mosel, sowie der dabei für erforderlich zu erachtenden Anschlussgeleise ermächtigen,
4. die zur Herstellung der vorstehend unter 1 genannten Bahnen erforderlichen Summen, und zwar:

   zu a) im Betrage von 2,849.000 Mk.
   „ b) „ „ „ 2,661.000 „
   „ c) „ „ „ 989.000 „
   „ d) „ „ „ 1,900.000 „

   sowie
   für den Umbau der Station Erlau die Summe von 225.000 Mk.

   bewilligen und diese sämmtlichen Beträge nachträglich in den ausserordentlichen Staatshaushaltsetat einstellen.

— (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) Die zweite Kammer des sächsischen Landtages bewilligte in ihrer Sitzung vom 21. Februar über Antrag der Finanz-Deputation B die unter Titel 5, 8 und 25 des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats geforderten Summen von 146.000 Mk. zur Erweiterung der Rangir- und Ladeanlagen in Gössnitz, erste Rate für Arealerwerb und Planirherstellung, 132.000 Mk. zur Vergrösserung des Bahnhofes Schmölln S. A. und 57.009 Mk. zur Erbauung eines Bureau- und Wohngebäudes für das Abtheilungsingenieur-Bureau II in Altenburg. Die erste Kammer des Sächsischen Landtages bewilligte in ihrer Sitzung vom 24. Februar bei Berathung des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der zweiten Kammer nach der Vorlage Titel 4, Erweiterung und Umbau des Bahnhofes Wolkenstein mit 150.000 Mk., Titel 6, Ueberführung des Connewitz-Lössniger Communicationsweges über die Sächsisch-bayerische und Leipzig-Plagwitzer Staatseisenbahn (Nachpostulat) mit 108.500 Mk., Titel 7, Grunderwerb für Erweiterung der Ladestellen an den vormals Dr. Heine'schen Güterverkehrsanlagen und des Bahnhofes in Plagwitz-Lindenau, sowie für weiteren planmässigen Ausbau der Zweiggeleise daselbst mit 291.300 Mk., Titel 9, Erbauung eines Beamtenwohngebäudes, Abpflasterung einer Ladestrasse und Anlage eines neuen Aufstellungsgeleises für Güterzüge auf Bahnhof Leipzig I mit 138.400 Mk., Titel 13, Vermehrung der Gütergeleise und Krahne am Elbequai Dresden-Neustadt mit 100.000 Mk., Titel 15, Beschaffung von Ladeplätzen und Geleisen auf Haltestelle Limmritz mit 85.100 Mk., Titel 18, Erweiterung der Geleiseanlagen und des Ladeplatzes, sowie Erbauung eines Güterschuppens in Einsiedel mit 65.300 Mk., und Titel 23, Neubau des Haltestellengebäudes in Dornreichenbach mit 41.700 Mk.

Schweiz. (Concessionirung einer Eisenbahn von Thalweil über Sihlbrücke nach Zug.) Der Schweizerischen Nordostbahn wurde unterm 10. December 1889 die Concession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Thalweil über Sihlbrücke bis zum Bahnhof Zug auf die Dauer bis 1. Jänner 1969 ertheilt. Gleichzeitig wurde die Concession des Standes Zürich für eine Eisenbahn von Zürich längs des linken Seeufers bis zur Cantongrenze bei Richtersweil vom 4. Juli 1871, soweit dieselbe die Abzweigung von der Stammlinie in der Richtung nach Sihlbrücke zum Zwecke der Verbindung mit der Gotthardbahn betrifft, als dahingefallen erklärt.

— (Erweiterung und Abänderung der Concession für mehrere schmalspurige Strasseneisenbahnen.) Der Bundesrath hat mit der Botschaft vom 16. December 1889 der Bundesversammlung beantragt, die am 29. April 1887

an mehrere Concessionäre ertheilte Concession für schmalspurige Strasseneisenbahnen von Genf nach St. Julien mit Abzweigung nach Bossey, von Genf nach Fernex, Gy (Douvaine) und Shatelain dahin zu erweitern, bezw. abzuändern, dass den Concessionären a) unter den gleichen Bedingungen die Concession ertheilt werde für den Bau und Betrieb der Fortsetzung der Linie Genf-Chatelain über Vernier bis zur Landesgrenze bei St. Genis, ferner der Linie von Genf nach Klein-Saconnex und von Genf über Vézenaz bis St. Maurice, zur Fortsetzung bis zur Landesgrenze (Douvaine); b) gestattet wird, das Theilstück von Choulex bis St. Maurice der früher concessionirten Linie Genf-Gy fallen zu lassen.

— (Concessions-Ertheilung für eine Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen.) Der Bundesrath hat mit der Botschaft vom 19. December 1889 der Bundesversammlung beantragt, mehreren Interessenten auf die Dauer von 80 Jahren die Concession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen zu ertheilen Die Bahn ist mit einer Spurweite von 1 m und mit wenigstens drei Schienen als Drahtseilbahn herzustellen. Die zu bildende Actiengesellschaft wird ihren Sitz in Rheineck haben.

— (Fristverlängerung für den Simplon-Uebergang.) In der Voraussicht, dass es ihr unmöglich sein werde, die in dem Bundesbeschlusse vom 21. December 1887 für den Beginn der Erdarbeiten am Simplon-Durchstiche angesetzte, mit Ende des Jahres 1889 abgelaufene Frist einzuhalten, sah sich die Direction der Suisse occidentale und Simplon-Bahn als Inhaberin der bezüglichen Concession veranlasst, bereits mit einem Gesuche vom 10. August 1889 um eine weitere zweijährige Fristerstreckung einzukommen. Der schweizerische Bundesrath hat dieses Ansuchen mit der Botschaft vom 10. December 1889 an die Bundesversammlung mit dem Antrage geleitet, die für den Beginn der Arbeiten bezüglich des Simplon-Ueberganges schon wiederholt erstreckte Baufrist neuerdings bis zum 31. December 1891 zu verlängern. Für den Fall, als die genannten Arbeiten nicht vor diesem Zeitpunkte begonnen werden, hat der Bund, eventuell der Canton Wallis das Recht, die Eisenbahn der Ligne d'Italie zurückzukaufen, wobei der Gesellschaft der ursprüngliche Ankaufspreis und alle für Bauten, Betriebsmaterial und Zugehör gemachten Ausgaben sammt Zinsen zu 5 pCt., jedoch unter Abzug der den Actionären bezahlten Zinsen und Dividenden zu vergüten sind.

Italien. (Die italienischen Eisenbahnen am 1. December 1889.) Die Länge der italienischen Eisenbahnen betrug am 1. December 1889 10.661 km, von welchen 4770 auf das Mittelmeer-, 5177 auf das Adriatische und 714 auf das Sicilische Netz entfallen. Die absoluten und kilometrischen Einnahmen dieser drei Netze in den fünf ersten Monaten des Betriebsjahres 1889/90 waren folgende:

	Absolute Einnahme Lire	kilometrische Einnahme Lire
Mittelmeer-Netz:		
Juli	10,435.128·72	3273
August	11,067.168	3295
September	11,452.344	3555
October	11,710.854	3618
November	10,242.240	3155
Adriatisches Netz:		
Juli	8,935.223·35	2600
August	9,473.493·66	2803
September	10,135.287	2916
October	11,079.631	3276
November	9,559.700	2874
Sicilisches Netz:		
Juli	599.729·23	1.406
August	730.809·39	1.722
September	792,441	1.724
October	819.749	1.769
November	721.159	1.782
Somit im Ganzen	107,754.857·35	94.785

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn am 31. December 1889.)

Specification des Materials	In Betrieb	In Bau	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	53	—	53
mit vier gekuppelten Rädern	499	2	501
mit sechs gekuppelten Rädern	434	20	454
mit acht gekuppelten Rädern	168	4	172
Tender-Locomotiven:			
für Secundärbahnen	54	—	54
für den Verschiebedienst	14	7	21
Zusammen	1.222	33	1.255
II. Wagen			
für den normalen Betrieb:			
Salonwagen und Break	68	1	69
Wagen I. Classe	473	1	474
Wagen II. Classe	728	5	733
Gemischte I. und II. Classe-Wagen	409	—	409
Wagen III. Classe	1.473	91	1.564
Gemischte II. und III. Classe-Wagen	—	—	—
Gemischte I., II. u. III. Classe-Wagen	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacket-Wagen	48	—	48
Gemischte II. Classe- und Postpacket-Wagen	50	—	50
für den Secundärbetrieb:			
Wagen I. Classe	23	1	24
Wagen II. Classe	43	1	44
Gemischte I. und IV. Classe	43	—	43
Wagen III. Classe	104	15	119
Wagen III. Classe mit Gepäcksraum	20	—	20
Zusammen	3.505	115	3.620
III. Gepäckswagen	935	—	935
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	85	—	85
Kleinviehwagen	60	—	60
Fracht- und Viehwagen, gedeckt	12.268	140	12.408
Offene Frachtwagen mit hohen Bordwänden	5.521	103	5.624
Offene Frachtwagen mit niederen Bordwänden	3.407	193	3.240
Cisternenwagen	56	110	166
Schotterwagen	452	—	452
Rettungswagen	38	—	38
Wagen für Tunneluntersuchung	2	—	2
Schneepflüge	51	—	51
Verschiedene Wagen	12	—	12
Gasbehälter-Wagen	—	12	12
Zusammen	21.592	558	22.150

Angesichts der Länge des im Betriebe befindlichen Netzes von 4730 km ergibt sich für den Wegkilometer nachstehendes Verhältniss:

	in Betrieb	in Bau	zusammen
Locomotiven	0·258	0·006	0·264
Wagen	0·741	0·024	0·765
Gepäckswagen	0·197	—	0·197
Frachtwagen	4·564	0·117	4·681

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) In den ersten sechs Monaten des laufenden Betriebsjahres betrugen die Einnahmen der Mittelmeerbahn 64,106.186·84 L., von welchen auf das Hauptnetz 60,738.611·47 L. und auf das Secundärnetz 3,367.575·37 L. entfallen. Die Länge der Linien betrug in Ansehung des Hauptnetzes 4065 km, in Ansehung des Secundärnetzes 665 km.

— (Einnahmen des Adriatischen Netzes.) In den letzten 10 Monaten des Jahres 1889 erfuhren die Einnahmen des Adriatischen Netzes eine Erhöhung von 511.272·87 L. und im ganzen Jahre eine solche von 759.780·20 L. Die den Actionären bereits in den zwei vorangegangenen Jahren ausgefolgte Dividende per 36 L. erscheint auch für das Jahr 1889 gesichert. Zu den Einnahmen sind auch die bereits vorhandenen Kohlenvorräthe pro 1890 und 1891 zu rechnen. Es eröffnet sich mithin für die finanzielle Lage der Gesellschaft eine entschieden günstige Perspective. Bis zum heutigen Tage wurden 211 km herzustellender Linien an Bauunternehmer abgegeben. Die Arbeiten schreiten vorwärts und waren am 31. December v. J. bereits über 2½ Millionen für Projects- und Expropriationszwecke verausgabt. Es steht zu erwarten, dass sämmtliche Linien noch vor den festgesetzten Terminen fertiggestellt werden, und dass der Gesellschaft die im Vertrage für den anticipirten Ausbau zugesicherten Prämien zufallen werden.

— (Eröffnung der Dampftramway Cremona-Ostiano.) Am 1. Februar wurde die Dampftramwaylinie Cremona-Ostiano dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dieselbe ist 22 km lang. Es wird angenommen, dass diese Linie in Bälde bis Brescia ausgedehnt werden wird.

— (Verspätungen der Personenzüge.) Das Ministerium für Ackerbau, Industrie und Handel hat das kgl. General-Inspectorat auf die wiederholten Beschwerden der Handelskammer in Mailand über die häufigen Verspätungen der Personenzüge und insbesondere der Eilzüge aufmerksam gemacht und angewiesen, die Ursachen dieses den öffentlichen Verkehr beeinträchtigenden Uebelstandes zu studiren und ehestens Abhilfe zu schaffen.

— (Linie Monza-Trezzo-Bergamo.) Diese Monza und Mailand verbindende Linie wird mit Nächstem dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die technisch-polizeiliche Prüfung wurde bereits mit günstigem Erfolge vorgenommen. Von Monza nach Bergamo beträgt die Fahrzeit blos 2 Stunden und 10 Minuten. Die Linie durchzieht eine äusserst reizende, fruchtbare und industriereiche Gegend und wurde von den technischen Organen der Gesellschaft in solidester Weise ausgeführt. Bedeutende Schwierigkeiten sowohl technischer als finanzieller Natur hatten bisher die Herstellung dieser Eisenbahn verzögert.

Schiffahrt.

Hessen. (Polizeivorschriften für Rheinschiffe unter 300 Centner Tragfähigkeit.) Auf Rheinschiffe unter 300 Centner und deren Führer finden die Bestimmungen der revidirten Rhein-Schiffahrtsacte über die Führung von Schiffs- und Schifferpatenten keine Anwendung. Zur Sicherung des Verkehres auf der hessischen Rheinstrecke hat nunmehr die grossherzogl. Regierung unterm 15. Jänner 1890, R.-Bl. Nr. 3, eine Verordnung erlassen, wonach:

1. die Eigenthümer solcher oberhalb Mainz verkehrender Fahrzeuge verpflichtet sind, dieselben auf beiden Seiten, innen und aussen, an einer ins Auge fallenden Stelle mit ihrem Namen und Wohnort, und falls sie deren mehrere besitzen, auch durch eine Unterscheidungsnummer in weisser Oelfarbe auf schwarzen Grunde zu bezeichnen;
2. solche Fahrzeuge nur bis zu einer Freibordhöhe von mindestens 30 cm beladen werden dürfen, und nur bei Anwendung von wenigstens 30 cm hohen, starken und dichten, dem Wellenschlage hinreichenden Widerstand leistenden Aufsatzbrettern eine Freibordhöhe von mindestens 10 cm genügt;
3. solche Fahrzeuge sowohl auf der Fahrt, als auch, wenn sie ganz oder theilweise beladen im Rheine stille liegen, eine weithin sichtbare Flagge in den Landesfarben mindestens 3 m über Wasser führen müssen.

Ausgenommen sind nur Fischer- und Fährnachen, dann ähnliche nicht zur Bewegung von Lasten dienende kleine Fahrzeuge. Zuwiderhandlungen werden mit Geld bis zu 60 Mk. und mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft. Die Verordnung tritt am 1. April 1890 in Kraft.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

4. März, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano“, Capitän G. Verona, nach Venedig.

5. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta“, Capitän M. Botterini, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

6. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Malta“, Capitän V. Cattarinich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

6. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur“, Capitän P. Covacich, nach Venedig.

7. „ um 11 Uhr Vorm. Dampfer „Sultan“, Capitän L. Barichchievich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

8. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe“, Capitän F. Mosca, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

8. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano“, Capitän G. Verona, nach Venedig.

Levante-Dienst.

4. März, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Espero“, Capitän A. Susanich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna und Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila.

6. März, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Argo“, Capitän R. Mayer, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesme und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.

7. „ zu Mittag, Dampfer „Amphitrite“, Capitän G. Nicolich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beirutti, Larnaca, Limassol und Rodi.

8. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Berenice“, Capitän A. Trobitz, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz, Braila, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Literatur.

„Eisenbahn-Jahrbuch der österr.-ungarischen Monarchie.“ Von Ignaz Konta, k. k. Regierungsrath bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und General-Secretär der Mährischen Grenzbahn. (Wien 1888/89 bei Spielhagen und Schurich.)

Wir können bei dem mit Ende des Vorjahres durch das Erscheinen der III. Abtheilung zum Abschlusse gebrachten XX. Jahrgange (neue Folge, IX. Jahrgang) dieses trefflichen Werkes abermals nur die Worte der Anerkennung wiederholen, welche wir den früheren Jahrgängen mit auf den Weg gegeben haben.

Das vorliegende Eisenbahn-Jahrbuch, welches die Eisenbahn-Geschichte Oesterreichs und Ungarns nun schon seit so viel Jahren begleitet, und innerhalb seines Rahmens die neuesten Erscheinungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens behandelt, umfasst auf Grund durchwegs authentischer, zumeist amtlicher Quellen mehr als 150 dem öffentlichen Verkehre dienende, unter der Verwaltung beider Reichshälften stehende österreichische und ungarische Eisenbahnen, welche je für sich concessionirt oder auf Grund von Specialgesetzen erbaut wurden, eine Gesammtlänge von 25·680 km haben, und sowohl in historischer Beziehung (die früheren Geschehnisse mittelst Geschichtstafeln, die neueren Vorkommnisse mittelst textlicher Schilderung), als auch hinsichtlich der finanziellen, bezw. statistischen Ergebnisse und, was die jeweils neuerbauten Linien anbelangt, auch in Bezug auf ihre technische Anlage ausführlich beschrieben sind, wobei auf die Mittheilung des Wortlautes der hauptsächlichsten Concessions-Bestimmungen, sowie der Uebereinkommen, Verträge und sonstigen derlei Urkunden noch besonders Bedacht genommen ist.

Das Werk hat in seiner fortschreitenden Entwicklung eine Ausgestaltung erfahren, vermöge welcher es die Eigenschaft einer eigentlichen Eisenbahn-Geschichte und Eisenbahn-Statistik, mithin auch einen bleibenden Werth erhalten hat, und einen hervorragenden Platz in der Eisenbahn-Literatur der österr.-ungarischen Monarchie einnimmt.

„Erste Nächstenhilfe bei Unglücksfällen.“ Von Dr. G. A. Rühlemann, Oberstabsarzt a. D., Dresden. Eigenthum und Verlag des Verfassers. Zu beziehen durch Carl Höckner, kgl. Hofbuchhändler.

Das im Jahre 1885 unter dem Titel „Erste Nächstenhilfe bei Unglücksfällen im Frieden und Verwundungen im Kriege“ herausgegebene Büchlein desselben Verfassers, welches insbesondere in der deutschen Armee zum Unterrichte der Unterofficiere eingeführt worden ist, erscheint nunmehr in zwei verschiedenen Ausgaben, wovon die eine hier in Rede stehende als kurzer Rathgeber für Jedermann, namentlich für Militär, Schutzleute, Feuerwehr, Eisenbahn-Beamte, Werkführer, Bergleute, Bauhandwerker, Radfahrer, Turner, Reisende, dagegen die andere Ausgabe, betitelt „Album für Krankenträger, Verwundeten-Transport und erste Hilfe im Kriege“, speciell für die militärischen Krankenträger bestimmt ist.

Die ersterwähnte, mit 121 Abbildungen versehene Ausgabe gibt jedem einigermassen intelligenten Menschen eine Anleitung, wie vorkommenden Falles einem Verunglückten die erste Hilfe zweckmässig zu leisten ist. Bei der allseitigen Anerkennung und der grossen Verbreitung, welche dieses nützliche Werkchen im Deutschen Reiche gefunden hat — es wurden von der ersten Auflage 20.000 Exemplare abgesetzt — unterlassen wir nicht, auf dasselbe aufmerksam zu machen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kohlentransporte ab Ostrau-Montanbahn nach Simmering.

Frachtermässigung.

Mit heutigem Tage gelangt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890, für Kohlentransporte ab Ostrau-Montanbahn nach Simmering E. W. A. bei Aufgabe in vollen Wagenladungen der Frachtsatz von 44·3 kr. per 100 kg im Kartirungswege zur Einführung.

Wien, am 25. Februar 1890. [148]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der Verbands-Verwaltungen.

Directer Tarif zwischen Krakau, Podgórze - Bonarka und Podgórze-Plaszów und Nordbahn-Stationen.

Nachtrag I.

Mit 15. März 1890 tritt der Nachtrag I zum obcitirten Tarife vom 1. September 1889 in Kraft.

Exemplare desselben können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 28. Februar 1890. [149]

Namens der betheiligten Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung des Nachtrages IV zum Localtarife vom 1. Jänner 1886 für den Personen- und Gepäckstransport.

Mit 15. März 1890 tritt zu dem ab 1. Jänner 1886 giltigen Localtarife für den Personen- und Gepäckstransport auf den Linien der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Tarifbestimmungen für den Transport von Reisegepäck;
2. Verzeichniss neu eingeführter Tour- und Retourkarten;
3. Tour- und Retourkarten für den Curort Rožnau;
4. Aenderung der Preise bestehender Tour- und Retourkarten;
5. Verzeichniss neueingeführter Abonnementskarten;
6. Arbeiter-Fahrkarten.

Exemplare dieses Nachtrages sind im commerciellen Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 10 kr. ö. W. per Stück erhältlich.

Wien, am 28. Februar 1890. [150]

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband.

Neuer Tarif.

An Stelle des Tarifes für den obengenannten Verband vom 1. October 1888 tritt mit 1. April 1889 ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe umfasst:

a) Heft 1: Classenverkehr mit den deutschen Seehafenstationen;
b) Heft 2: Classenverkehr mit Stationen der Directions-Bezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover und Magdeburg, sowie der sächsischen Staatseisenbahnen;
c) Heft 3: Classenverkehr mit Stationen der Directions-Bezirke Elberfeld, Köln links- und rechtsrheinisch;
d) Heft 4: den Holzverkehr nach Norddeutschland;

ferner erscheint zu Heft 1, 2 und 3 ein besonderer Anhang, enthaltend die Courszuschlagstabellen.

Der neue Tarif enthält theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze, sowie die Aufnahme neuer Verbandsstationen. — Soweit in den neuen Tarifheften für einzelne Stationen Frachtsätze nicht wieder aufgenommen sind, bezw. insoweit Tariferhöhungen vorliegen, bleiben die betreffenden Sätze des gegenwärtigen Tarifes noch bis zum 15. April 1890 in Kraft.

Abzüge des neuen Tarifes sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 3. März 1890. [151]

Namens der Verbands-Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Frachtsätze für Hohlglaswaaren, Porzellan und Fayencewaaren.

Die im Nachtrage V zum Tarife Theil II, Heft 1, auf Seite 16 für die Stationen Gaya, Hradisch, Olmütz, Ungar.-Hradisch und Weisskirchen mit beschränkter Giltigkeitsdauer enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Hohlglaswaaren aller Art, sowie Porzellan- und Fayencewaaren, finden bis zum demnächstigen Erscheinen des neuen Verbandstarifes wieder Anwendung.

Wien, am 1. März 1890 [152]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Böhmisch-Italienischer Güterverkehr.

Ursprungs-Certificate im Verkehre nach Italien.

Durch die Aufhebung des italienischen Differential-Zolltarifes für Güter französischen Ursprunges ist die Beibringung von Ursprungs-Certificaten im Verkehre nach Italien in der Folge nur dann erforderlich, wenn die Einfuhr der betreffenden Waaren auf Grund eines mit dem Königreiche Italien bestehenden Vertragstarifes erfolgen soll.

Bei der Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn nach Italien müssen demnach nur jene Waaren österr.-ungarischer Provenienz von Ursprungs-Certificaten begleitet sein, die nach den Zollsätzen des durch den Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 7. December 1887 gewährleisteten Vertragstarifes behandelt werden sollen.

Wien, am 26. Februar 1890. [153]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
674	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl der Position 128 und 129, Eisen und Stahlwaaren der Position 129 des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Schimitz oder Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.	Bruck a/L. transit	Bei Aufgabe a) in beliebigen Mengen als Frachtgut b) von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	a) 76·2 kr. b) 64·2 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
675	Oe.U.St.E.G.		Wein	Wien St.E.G.	Schleinbach	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	18·0 kr.	12·6 kr.	5·4 kr.	Im Kartirungswege		
676	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Stückgüter in Wagenladungen: Das sind Güter, welche zufolge der unter „B allgemeine Tarifvorschriften" des für den directen Verkehr zwischen österr. Grenzstationen vom 1. Jänner 1889 giltigen Theiles I in jeder Quantität nach der Stückgutclasse I tarifirt werden	Krakau K.F.N.B., Podgórze-Bonarka k.k.ö.St.B. und K.F.N.B. und Podgórze-Płaszów k.k.ö.St.B. und C.L.B.	Liebau	a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Theil II. Tarif für den directen Güter-Verkehr zwischen österr. Grenzstationen vom 1. Jänner 1889	Mark 4·04	Mark 2·78	Mark 1·26	Im Kartirungswege		Die Fracht für diese Güter zu den Sätzen ad a) wird nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für 5000 kg ermittelt und eingehoben. Ergibt jedoch die Berechnung für 10000 kg zu den Sätzen ad b) eine geringere Fracht, so kommt diese zur Einhebung
					Königshan				4·04	2·78	1·26			
					Parschnitz				Besteht kein directer Frachtsatz	2·78	—			
					Reichenberg				5·27	3·57	1·70			
					Liebau	b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			4·04	2·49	1·55			
					Königshan				4·04	2·49	1·55			
					Reichenberg				5 27	3·19	2·08			
				oder umgekehrt										
677	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide und Malz	Bubna St.E.G. loco	Bubenč Bahnhof	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif I allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	7·2 kr.	3·5 kr.	3·7 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement in Bubenč, welches durch ein Schleppgeleise mit der gleichnamigen Station der St.E.G. verbunden ist, adressirt sein oder von demselben aufgegeben werden
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
678	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter der Classe A	Gaya	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. (oder vice versa)	Aufrechthaltung der für die Classe A, resp. für den Specialtarif I allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	60·5 kr.	58·5 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		Routenvorschreibung unzulässig, dagegen Bahnhofsvorschrift gestattet.
			Güter des Specialtarifes I*)						47·5 kr.	45·5 kr.	2·0 kr.			*) Auf diese Transporte findet die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 19. December 1889, sub Post-Nr. 3213, publicirte Frachtbegünstigung keine Anwendung, die Transporte werden jedoch in das dortselbst publicirte Minimalquantum eingerechnet
679	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Eiserne Träger	Teplitz-Waldthor (via Nussdorf D.U.B.)	Wien St.E.G.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr. Eisenbahn-Verbands-Tarif, Theil II, Heft I	Besteht kein directer Frachtsatz	111·0 kr.		Im Kartirungswege		
680	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steine der Classe B	Wildenschwert, Brüsau-Brünnlitz, Skalitz-Boskowitz	Brünn St.E.G., Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Aufgabe von, respective Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Classe B	Classe C	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Brüsau-Brünnlitz, Wildenschwert	Olmütz St.E.G. via B.-Trübau									
681	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Mislitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif, Theil II, Heft 7	20·0 kr.	19·0 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, längstens bis Ende März 1891 vorzulegen	
682	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle	Gaya	Ungar.-Hradisch Stadt	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif Theil II, Heft 7	kr. 19·0	kr. 13·5	kr. 5·5	Im Kartirungswege		
					Bisenz Stadt				8·0	6·0	2·0			
					Wessely a. March				13·9	9·1	4·8			
					Strassnitz				17·1	12·6	4·5			
					Ungar.-Ostra				15·5	11·6	3·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
683	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesischer Coaks	a) Halbstadt transit b) Mittelsteine St.E.G. transit	Karansebes Verciorova	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frahhtbrief und Wagen. Einhaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Keine directe Frachtsätze	kr. Karansebes: a) 105·2 b) 108·2 Verciorova: a) 115·1 b) 118·1		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen der reclam. Firma als Versender lautenden Origin.-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	
684	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und Direction in Budapest	Kalk, gebrannt	Ujfalu St.E.G.	Klein-Schwechat	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	16·9 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
685	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Rohpetroleum (ungereinigtes, nicht raffinirtes), Berg-, Grün-Erd- und Steinöl b) Mineraltheer	Doicesti (Station der rumänischen Eisenbahnen)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für derlei Transporte giltigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Rumän. Eisenbahnverband vom 1. October 1885	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarife der Oesterr.-Ungar. und der Rumän. Eisenbahnen	Kein directer Frachtsatz	a) 410·5 Centimes b) 388·5 Centimes		Im Kartirungswege		
686	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K a l k	Mariaschein Teplitz Settenz Ullersdorf Dux	Bodenbach St.E.G. loco und transito	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Theil II, Heft 3 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1888	kr. 13·6 14·9 16·0 16·0 18·1	kr. 13·2 13·2 13·2 13·2 13·2	kr. 0·4 1·7 2·8 2·8 4·9	Im Kartirungswege		
687	Böhm. Nordbahn		Kalk und Cement	Prag (Smichow) transit	Reichenberg Tannwald	**500 Tonnen Minimalquantum** nach beiden Stationen in vollen Wagenladungen, mindestens aber 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, auch in Zusammenladungen	Bis ultimo December 1890	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1890	kr. 46·8*) 46·0	kr. 43·8 43·0	kr. 3·0 3·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen der contrahirenden Firma als Aufgeberin lautenden Original-Aufgabsscheine vor dem 1. März 1891	*) Im Verordnungs-Blatte Nr. 1 vom 2. Jänner 1890, sub Post 8, publicirte Kartirungssätze
688	Böhmischen Commercialbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Melasse Rohzucker	Melasse: Sadova-Dohalic, Gutwasser Rohzucker: Sadova-Dohalic; Gutwasser via Wostroměř—Jičín—Kopidlno	Taxis-Dobrovic oder Dobrovic Oe. N.W.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Nach den einzelnen Routen verschieden	kr. 39·6 34·9 53·0 43·4	Verschieden	Im Kartirungswege		
689	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rundes Stammholz unter 2·5 m Länge	Stryj	Branek	Aufgabe in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen pro Frachtbrief, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum	Bis auf Weiteres, spätestens bis Ende 1890	Galizisch-Oesterr.-Böhm. Gemeinschafts-Verkehr		79·9 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
690	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Garne, insoferne dieselben laut Waarenclassification des Tarifes Theil I tarifiren, nach: Classe II | Classe I	Niklasdorf	Wien Nordbahnhof	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen mit directen von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen. Routenvorschreibungen sind nicht zulässig	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	175·9 kr. | 202·2 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
691	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Glasballons, leer, verpackt (ungebraucht) b) Gaswaaren ordinäre d. Classe B	Kosten	Troppau (K.F.N.B oder M.S.C.B.) Petrowitz	ad a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen ad b) Aufrechthaltung d. für die Wagenladungsclasse B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	ad a) 195·2 kr. ad b) 132·3 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
692	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Güter aller Art als Frachtgut mit der Bestimmung nach Stationen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn und darüber hinaus	Bielitz, Brünn, Krakau, Olmütz, Wien	Szczakowa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Nachweis des Weitertransportes ab Szczakowa via Granica nach einer Station der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn oder darüber hinaus	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889		Schnittfrachtsätze in Kreuzern österr. Währ. Noten aus dem XXII. Nachtrage zu Theil II des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner n. St. 1883 von den bezüglichen nebenbezeichneten Aufliefernngsstationen, gekürzt um 2 kr. ö. W. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe bis Szczakowa, auf welchen der Weitertransport von Szczakowa nach Russland durch den Stationsvorstand in Szczakowa unter Angabe der Weiterkartirungsdaten und Wagennummern bestätigt sein muss. Werden die Sendungen von Szczakowa nicht directe, sondern bis Granica abgefertigt und ab Granica neu aufgegeben, so sind ausser den vorbezeichneten Documenten auch noch die Frachtbriefe für die Strecke Szczakowa-Granica mit conformer Bestätigung des Weitertransportes durch den Stationsvorstand in Granica vorzulegen. Die Vorlage dieser Documente hat spätest. 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu erfolgen	Aus den beim Weitertransporte ab Szczakowa zur Berechnung gelangenden Gebührensätzen wird keinerlei Erstattung geleistet
693	Südbahn-Gesellschaft	Die am Westungarisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband betheiligten Verwaltungen	Dunggyps	Mödling	Győr (Raab) M. á. v. und R.Oe.E.E. loco und trans.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Der im Westungarisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband ab 1. April 1888 giltige Tarif	40·8	35·9	4·9	Im Kartirungswege		
					Komárom—Uj-Szöny				53·6	41·1	12·5			
									Kreuzer incl. ungarische Transportsteuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
494	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Rohbaumwolle	Triest	Palota	Bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen, und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1890	Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, Heft 3, giltig vom 1. September 1888	150·4	104·2	46·2	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Adressatin lautende Original-Frachtbr., welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
495	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holz, zerlegt oder unzerlegt, und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holz, roh vorgearbeitet	Teschen K.F.N.B. und K.O.E.	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Oesterreich—Laube und Dresden-Elbkai vom 1. März 1888, Tarif Oesterreich—Aussig-Landungsplatz, Heft B. vom 15. April 1888, Tarif Oesterreich—Schönpriesen-Umschlag vom 1. September 1888	Mark 1·92	Mark 1·59	Mark 0·33*)	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				1·87	1·54	0·33*)			
					Dresden-Elbkai				2·28	1·95	0·33			
496	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahnen Dembica-Rozwadów u. Jaroslau-Sokal	Heu und Stroh	Im Localverkehre		In Abänderung der „speciellen Bedingungen" des im Verordnungs-Blatte Nr. 17 vom 11. Februar c., sub Post 555, publicirten Frachtzugeständnisses hinsichtlich der Beigabe von Wagendecken Seitens der Bahnanstalt, wird eine Ermässigung der in diesem Falle tarifmässig zu Gunsten der Carl Ludwig-Bahn und der Localbahnen Dembica-Rozwadów und Jaroslau-Sokal zur Einhebung gelangenden Deckmiethegebühr von 50% pro Wagen zugestanden								

Berichtigung. Oesterr. Nordwestbahn und betheiligte Verwaltungen. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 14 vom 4. Februar a. c., unter Post 493 publicirte Frachtsatz von Mark 1·59 pro 100 kg Pilsen (k.k.Oe.St B.)—Saarau tritt am 14. April 1890 ausser Kraft. Derselbe findet daher nur für Sendungen von Pilsen (B.W.B.) Anwendung.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.

Kundmachung.

Bei der in Gegenwart eines k. k. Notars am 1. März 1890 stattgefundenen XVIII. Verlosung der Prioritäts-Obligationen I. Emission und XII. Verlosung der Prioritäts-Obligationen II. Emission der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn wurden mittelst Serienhebung gezogen:

Von den Prioritäts-Obligationen I. Emission
die Nummern 18.501 bis inclusive 18.726, d. i. 226 Stück,

von den Prioritäts-Obligationen II. Emission
die Nummern 5001 bis inclusive 1585, d. i. 85 Stück.

Der Nominalbetrag dieser verlosten Prioritäts-Obligationen der I. Emission wird vom 1. September 1890, jener der II. Emission vom 1. Juli 1890 ab gegen Einziehung der Original-Obligationen mit allen nach diesen Terminen fällig werdenden, zu den verlosten Obligationen gehörigen Coupons ausbezahlt.

Mit 1. September resp. 1. Juli 1890 hört die weitere Verzinsung dieser Obligationen auf, und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach diesen Terminen fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht werden.

Von früheren Verlosungen waren bis 31. December 1889 noch unbehoben aushaftend:

Prioritäts-Obligationen I. Emission
die Nummern: 55.165, 55.184, 55.190, 61.510, 61.513, 61.514, 61.515, 61.516, 61.517, 61.518, 61.519, 61.520, 61.522, 61.523, 61.524, 61.525, 61.540, 61.541, 61.542, 61.543, 61.549, 61.556, 61.576, 61.578, 61.597, 61.598, 89.156, 89.291, 89.292, 89.365.

Prioritäts-Obligationen II. Emission
die Nummern: 530, 531, 541, 551, 552, 558, 561, 2588, 2589, 2593, 5520, 7012, 7013, 7028, 7029, 7033, 7034, 7073, 7074, 7075, 7076, 7077, 9010, 9016, 9020, 9021, 9027, 9028, 9030, 9038, 9045, 9046, 9047, 9048, 9057.

Wien, am 1. März 1890.

Der Verwaltungsrath.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 27. **Wien, 6. März 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Laibach-Stein".

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien den Herren Oscar Baron Lazarini und Alois Praschniker als Concessionären der Localbahn von Laibach nach Stein die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Laibach-Stein" mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Concession zum Baue und Betriebe einer von der Haltestelle Mitteregg der Steyrthalbahn abzweigenden, zur Mühle und zum Sägewerke des Franz Brandstetter in Aschach a. St. führenden Schleppbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Franz Brandstetter, Besitzer der Sommerhubermühle in Aschach a. St., die Concession zum Baue und Betriebe einer von der Haltestelle Mitteregg der Steyrthalbahn abzweigenden, zu der am Steyrflusse gelegenen, dem Petenten gehörigen Mühle sammt Sägewerk führenden Schleppbahn ertheilt.

Wien, am 21. Jänner 1890. Z. 1615.

Eisenbahn-Verkehr im Monate Jänner 1890 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1889.

Im Monate Jänner 1890 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz durch die am 10. des genannten Monates für den Frachtenverkehr erfolgte Eröffnung der Verbindungscurve von der Localbahn Brünn-Tischnowitz zum unteren Bahnhofe Brünn der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einen Zuwachs von 1·12 km erfahren.

Im Monate Jänner 1890 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 4,877.921 Personen und 7,014.428 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 21,635.065 fl. erzielt, das ist per Kilometer 828 fl. — Im gleichen Monate 1889 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 4,042.073 Personen und 6,394.020 t Güter, 21,321.997 fl., oder per Kilometer 840 fl., daher resultirt für den Monat Jänner 1890 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·4 pCt.

Das auf Grund der Gesammtergebnisse des Monates Jänner 1890 pro Jahr berechnete kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 9936 fl., und ist somit gegenüber dem pro 1889 mit 10.080 fl. berechneten Ergebnisse um 144 fl., mithin um 1·4 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des für das Jahr 1890 berechneten kilometrischen Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gulden
1. Wiener Verbindungsbahn	95.892
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	44.100
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	28.080

		Gulden
4.	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	26.724
5.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	26.148
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	19.728
7.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.708
8.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	17.808
9.	Böhmische Westbahn	17.676
10.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	17.532
11.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	16.716
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	16.440
13.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	15.792
14.	Prag-Duxer Eisenbahn	15.732
15.	Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (österreichische Linien)	14.832
16.	Kahlenberg - Eisenbahn - Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14.400
17.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.200
18.	Leoben-Vordernberger Bahn	12.420
19.	Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.324
20.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	11.472
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	10.776
22.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	10.680
23.	Westliche k. k. Staatsbahnen (incl. Mürzzuschlag-Neuberg und Unterdrauburg-Wolfsberg)	10.644
24.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.392
25.	Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (ungarische Linien)	10.140
26.	Böhmische Nordbahn	10.044
27.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	9.768
28.	Kuttenberger Localbahn	9.504
29.	Localbahn Swolenowes-Smečna	9.300
30.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	9.120
31.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	8.872
32.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid [Lawoczne])	7.752
33.	Lemberg - Czernowitz - Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	7.728
34.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	7.284
35.	Neutitscheiner Localbahn	7.080
36.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	6.900
37.	Bozen-Meraner Bahn	6.420
38.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	6.408
39.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.396
40.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.336
41.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	6.180
42.	Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	6.132
43.	Mährisch-schlesische Centralbahn	5.880
44.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.820
45.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	5.280
46.	Nordöstliche k. k. Staatsbahnen (incl. Erbersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt)	4.800
47.	Erzherzog Albrecht-Bahn	4.788
48.	Eisenbahn Wien-Aspang	4.728
49.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	4.380
50.	Localbahn Dolina-Wygoda	4.272
51.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	4.236
52.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	4.224
53.	Ungar. Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid u. der verstaatlichten ung. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenb.)	4.092
54.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	4.056
55.	Montanbahn Mösel-Hüttenberg	3.936
56.	Gölnitzthal-Bahn	3.840
57.	Arad-Temesvárer Eisenbahn	3.792
58.	Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	3.648
59.	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (galiz. Strecke)	3.552
60.	Kolomeaer Localbahnen	3.264
61.	Localbahn Keszthely-Balaton—Szt. György	3.120
62.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesells. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	2.952
63.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	2.640
64.	Eisenbahn Barcs-Pakracz	2.604
65.	K. k. Istrianer Staatsbahn	2.592
66.	Steyrthalbahn	2.412
67.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.400
68.	Localb. der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	2.316
69.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2.184
70.	Kremsthal-Bahn	2.136
71.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Máte-Szalka	2.064
72.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Localbahnen	2.052
73.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn (Localb. Jaroslau-Sokal)	1.956
74.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.944
75.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	1.944
76.	Számosthalbahn	1.944
77.	Böhmische Commercialbahnen	1.884
78.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	1.884
79.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	1.836
80.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	1.728
81.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	1.728
82.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	1.716
83.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	1.692
84.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	1.620
85.	Bács-Bodrogher Commercialbahnen	1.560
86.	Localbahn Asch-Rossbach	1.548
87.	Mühlkreisbahn	1.524
88.	Zagorianer Bahn	1.512
89.	Vicinalbahn Kun-Szt. Marton-Szentés	1.464
90.	Vicinalbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihaly	1.368
91.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1.356
92.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	1.272
93.	Mährische Westbahn	1.272
94.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.272
95.	Localbahn Wels- (Haiding) Aschach a. d. D.	1.174
96.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.152
97.	Bihárer Vicinalbahnen	1.128
98.	Torontaler Localbahnen	1.080
99.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	1.056
100.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1.032
101.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.020
102.	Localbahn Boba-Jánosháza—Sümeg	1.020
103.	Localbahn Kis-Ujszállás—Gyoma	960
104.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	936
105.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	912
106.	Szilágysager Eisenbahn	792
107.	Matraer Vicinalbahnen	780
108.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	744
109.	K. k. Dalmatiner Staatsbahn	660
110.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	636
111.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	624
112.	Székler Eisenbahn	624
113.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	396
114.	Taraczthal-Bahn	264

Nach der Zunahme des kilometerischen Ergebnisses im Monate Jänner 1890 ergibt sich gegen den gleichen Monat 1889 die nachstehende Reihenfolge:

	%
Székler Eisenbahn	85·7
Brünner Localbahn (Dampftramway)	52·8
Zagorianer Bahn	48·2
Localbahn Swolenowes-Smečna	45·1
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	44·9
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	43·1
Vicinalbahn Szathmár-Nagybánya	39·2
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	36·8
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	34·9
Localbahn Keszthely-Bálaton—Szt. György	30·0
Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	29·8
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	29·7
Kuttenberger Localbahn	28·8
Localbahn Boba-Jánosháza—Sümeg	28·8
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton-Szentés	28·4
Ujszász-Jászapather Vicinalbahn	27·9
Localbahn Dolina-Wygoda	26·2
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	22·9
Matraer Vicinalbahnen	22·6
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	21·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	20·0
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	19·4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	18·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	16·7
Montanbahn Mösel-Hüttenberg	15·9
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	15·9
K. k. Istrianer Staatsbahn	15·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	15·5
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	15·2
Eisenbahn Wien-Aspang	14·5
Számosthal-Bahn	14·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	13·9
Kolomeaer Localbahnen	13·8
Erste ungar.-galizische Eisenbahn (galiz. Strecke)	13·4
Localbahn Potscherad-Wurzmes	13·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	13·2
K. k. Dalmatiner Staatsbahn	12·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	12·0
Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	10·0
Vicinalbahn Maros-Ludas—Bistritz	10·0
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien [Nussdorferlinie] -Nussdorf)	9·5
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	9·4
Biharer Vicinalbahnen	9·3
Mezötur-Turkever Eisenbahn	8·8
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	8·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	7·9
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·6
Szilágysager Eisenbahn	6·5
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	6·0
Arad-Temesvárer Eisenbahn	5·3
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	5·2
Mährisch-schlesische Centralbahn	4·7
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	4·2
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	3·8
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	3·2
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	2·8
Nordöstliche k. k. Staatsbahnen (incl. Erbersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt)	2·6
Bozen-Meraner Bahn	1·3
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	1·0
Localbahnen der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	1·0
Localbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihály	0·9
Ungarische Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid und der verstaatlichten ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn)	0·9
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	0·6
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	0·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·4
Böhmische Westbahn	0·3
Westliche k. k. Staatsbahnen (incl. Mürzzuschlag-Neuberg und Unterdrauburg-Wolfsberg)	0·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	0·1

Die Böhmischen Commercialbahnen weisen für den Monat Jänner 1890 keine Differenz gegen den gleichen Monat 1889 aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1890 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1889 die nachstehende Reihenfolge:

	%
Stauding-Stramberger Localbahn	0·1
Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	0·3
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·9
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·9
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	1·3
Neutitscheiner Localbahn	1·9
Lemberg-Czern.-Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	2·0
Wiener Verbindungsbahn	2·0
Localbahn Asch-Rossbach	2·3
Böhmische Nordbahn	2·5
Gölnitzthal-Bahn	2·7
Fünfkirchen-Barcser Bahn	3·0
Prag-Duxer Eisenbahn	3·1
Erzherzog Albrecht-Bahn	3·6
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5·0
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	5·3
Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid)	5·8
Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	6·1
Mühlkreisbahn	6·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	7·3
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	7·6
Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	7·6
Localbahn Wels- (Haiding) Aschach a. d. Donau	8·5
Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	9·0
Localbahn Reichenberg-Gablonz	12·8
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	13·9
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	14·3
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	14·4
Kremsthal-Bahn	14·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	15·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	16·5
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Jaroslau-Sokal	17·7
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	22·0
Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Eisenbahn	24·3
Mohács-Fünfkirchner Bahn	30·0
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localb. Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	31·1
Taraczthal-Bahn	57·7

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen sowie sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweise dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1890	1889	Im Monate Jänner 1890 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1889: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	25.943	59.728	12.594	137.171	149.765	2340	132.298	2067	+ 13·2	64	64
Ungarische Strecken	363	363	42.286	132.944	33.363	235.736	269.099	741	249.307	687	+ 7·9	363	363
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1353	1342	181.485	290.087	283.117	1,389.517	1,672.634	1236	1,576.988	1175	+ 5·2	1353	1342
Ungarische Linien	1488	1486	239.341	288.024	211.521	1,045.961	1,257.482	845	1,241.754	836	+ 1·1	1488	1486
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1513	1513	514.240	314.913	482.525	2,005.388	2,487.913	1644	2,509.438	1659	— 0·9	1513	1513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	3.777	. . . .	563	. . . .	563	141	531	133	+ 6·0	4	4
Ungarische Linien	703	703	87.424	170.359	107.826	501.322	609.148	866	614.647	874	— 0·9	703	703
Summe	5488	5475	1,094.496	1,256.055	1,131.509	5,315.095	6,446.604	1175	6,324.963	1155	+ 1·7	5488	5475
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen													
Dalmatiner Staatsbahn	124	124	3.495	2.535	2.402	4.391	6.793	55	6.063	49	+ 12·2	124	124
Istrianer Staatsbahn	165	165	12.415	15.996	11.820	23.770	35.590	216	30.805	187	+ 15·5	165	165
Nordöstliche Staatsbahnen (incl. Erbersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt)	996	996	83.161	117.290	65.563	333.291	398.854	400	388.201	390	+ 2·6	996	996
Westliche Staatsbahnen (incl. Mürzzuschlag-Neuberg und Unterdrauburg-Wolfsberg)	3718	3655	751.969	733.974	771.805	2,524.385	3,296.190	887	3,234.079	885	+ 0·2	3718	3655
b) Privatbahnen													
1. auf Rechnung des Staates:													
Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:													
Galizische Strecke	147	147	13.666	20.645	9.150	34.394	43.544	296	38.329	261	+ 13·4	147	147
Ungarische Westbahn:													
Steierische Strecke	68	68	16.772	15.884	9.860	24.860	34.720	511	31.373	461	+ 10·8	68	68
2. auf Rechnung der Eigenthümer:													
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	92	92	30.659	190.778	7.063	197.807	204.870	2227	151.869	1651	+ 34·9	92	92
Erzherzog Albrecht-Bahn	183	183	14.524	26.390	13.042	60.058	73.100	399	75.833	414	— 3·6	183	183
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	25.370	32.803	53.277	118.080	171.357	644	174.638	657	— 2·0	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	9.030	11.723	11.492	28.118	39.610	440	40.102	446	— 1·3	90	90
Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich	95	95	20.573	23.087	5.761	23.105	28.866	304	29.022	305	— 0·3	95	95
Mährische Grenzbahn: Hohenstadt-Zöptau	17	17	8.202	8.466	1.125	9.200	10.325	607	8.954	527	+ 15·2	17	17
Prag-Duxer Eisenbahn	167	167	21.185	161.699	12.355	206.632	218.987	1311	225.897	1353	— 3·1	167	167
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	1.765	3.763	424	1.515	1.939	129	1.980	132	— 2·3	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	31	31	1.080	2.955	792	9.683	10.475	338	12.250	395	— 14·4	31	31
Vereinigte Linien (Hadikfalva-Radauz, Hatna-Kimpolung u. Hliboka-Berhometh s. Abzwg.)	147	139	7.232	11.206	3.899	17.084	20.983	143	23.013	166	— 13·9	147	139
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	3.797	. . .	2.850	2.850	356	2.253	282	+ 26·2	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	1.991	857	715	2.344	3.059	153	2.573	129	+ 18·6	20	20
Gleisdorf-Weiz	15	. . .	1.969	1.079	453	1.143	1.596	106	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.101	5.265	877	8.100	8.977	272	7.898	239	+ 13·8	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	3.627	6.485	4.129	8.677	12.806	144	9.865	111	+ 29·7	89	89
Mährische Westbahn	90	. . .	7.387	7.439	2.089	9.710	11.799	131	. . . .	. . .	. . .	90	. . .
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.523	6.668	122	1.520	1.642	328	1.416	283	+ 15·9	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	268	204	43.963	147.694	12.334	117.649	129.983	485	96.376	472	+ 2·8	268	204
Potscherad-Wurzmes	17	17	861	1.367	150	1.299	1.449	85	1.278	75	+ 13·3	17	17
Vöcklabruck-Kammer	11	11	1.578	953	585	474	1.059	96	1.107	101	— 5·0	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	6.640	1.363	1.703	1.022	2.725	97	2.966	106	— 3·5	28	28
Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	1.942	18.928	450	5.748	6.198	365	8.201	482	— 24·3	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	29.350	. . .	8.218	8.218	1027	8.893	1112	— 7·6	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	77.978	544.733	21.831	349.297	371.128	3675	325.879	3227	+ 13·9	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	96.095	114.352	48.753	219.154	267.907	837	274.706	858	— 2·5	320	320

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1890: für Personen und Gepäck	1890: für Güter	1890: im Ganzen	1890: per Kilom.	1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach obigen Ergebnissen des abgelaufenen 1. Monates 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn
12.594	137.171	149.765	2.340	10.111	122.187	132.298	2.067	+ 13·2	28.080	24.804	Oesterreichische Strecke
33.363	235.736	269.099	741	29.336	219.971	249.307	687	+ 7·9	8.892	8.244	Ungarische Strecken
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
283.117	1,389.517	1,672.634	1.236	260.617	1,316.471	1,576.988	1.175	+ 5·2	14.832	14.100	Oesterreichische Linien
211.521	1,045.961	1,257.482	845	243.743	998.011	1,241.754	836	+ 1·1	10.140	10.032	Ungarische Linien
											Südbahn-Gesellschaft:
482.525	2,005.388	2,487.913	1.644	491.709	2,017.729	2,509.438	1.659	— 0·3	19.728	19.908	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
563	. . . .	563	141	531	. . . .	531	133	+ 6·0	1.692	1.596	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
107.826	501.322	609.148	866	109.914	504.733	614.647	874	— 0·9	10.392	10.488	Ungarische Linien
1,131 509	5,315.095	6,466.604	1.175	1,145.961	5,179.002	6,324.963	1.155	+ 1·7	14.100	13.860	Summe
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen
2.402	4.391	6.793	55	2.759	3.304	6.063	49	+ 12·2	660	588	Dalmatiner Staatsbahn
11.820	23.770	35.590	216	12.238	18.567	30.805	187	+ 15·5	2.592	2.244	Istrianer Staatsbahn
65.563	333.291	398.854	400	67.417	320.784	388.201	390	+ 2·6	4.800	4.680	Nordöstliche Staatsbahnen (incl. Erbersdorf - Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt)
771.805	2,524.385	3,296.190	887	720.357	2,513.722	3,234.079	885	+ 0·2	10.644	10.620	Westliche Staatsbahnen (incl. Mürzzuschlag - Neuberg und Unterdrauburg-Wolfsberg
											b) Privatbahnen
											1. auf Rechnung des Staates:
											Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:
9.150	34.394	43.544	296	13.854	24.475	38.329	261	+ 13·4	3.552	3.132	Galizische Strecke
											Ungarische Westbahn:
9.860	24.860	34.720	511	10.086	21.287	31.373	461	+ 10·8	6.132	5.532	Steierische Strecke
											2. auf Rechnung der Eigenthümer:
7.063	197.807	204.870	2.227	7.052	144.817	151.869	1.651	+ 34·9	26.724	19.812	Dux-Bodenbacher Eisenbahn
13.042	60.058	73.100	399	18.740	57.093	75.833	414	— 3·6	4.788	4.968	Erzherzog Albrecht-Bahn
											Lemb.-Czern. Jassy Eisenbahn
53.277	118.080	171.357	644	57.421	117.217	174.638	657	— 2·0	7.728	7.884	Lemberg-Czernowitz
11.492	28.118	39.610	440	12.099	28.003	40.102	446	— 1·3	5.280	5.352	Czernowitz-Suczawa
5.761	23.105	28.866	304	6.567	22.455	29.022	305	— 0·3	3.648	3.660	Sternberg-Grulich } Mährische Grenzbahn
1.125	9.200	10.325	607	1.320	7.634	8.954	527	+ 15·2	7.284	6.324	Hohenstadt-Zöptau } Mährische Grenzbahn
12.355	206.632	218.987	1.311	12.230	213.667	225.897	1.353	— 3·1	15.732	16.236	Prag-Duxer Eisenbahn
											Localbahnen:
424	1.515	1.939	129	405	1.575	1.980	132	— 2·3	1.548	1.584	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen
792	9.683	10.475	338	739	11.511	12.250	395	— 14·4	4.056	4.740	Czernowitz-Nowosielitza
3.899	17.084	20.983	143	3.460	19.553	23.013	166	— 13 9	1·716	1.992	Vereinigte Linien (Hadikfalva-Radauz, Hatna-Kimpolung u. Hliboka-Berhometh
. . . .	2.850	2.850	356	. . . .	2.253	2.253	282	+ 26·2	4.272	3.384	Dolina-Wygoda
715	2.344	3.059	153	617	1.956	2.573	129	+ 18·6	1.836	1.548	Fehring-Fürstenfeld
453	1.143	1.569	106	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.272	. . . .	Gleisdorf-Weiz
877	8.100	8.977	272	949	6.949	7.898	239	+ 13·8	3.264	2.868	Kolomeaer Localbahnen
4.129	8.677	12.806	144	3.322	6.543	9.865	111	+ 29·7	1.728	1.332	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
2.089	9.710	11.799	131	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.272	. . .	Mährische Westbahn
122	1.520	1.642	328	109	1.307	1.416	283	+ 15·9	3.936	3.396	Mösel-Hüttenberg
12.334	117.649	129.983	485	9.464	86.912	96.376	472	+ 2·8	5.820	5 664	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
150	1.299	1.449	85	129	1.142	1.278	75	+ 13·3	1.020	900	Potscherad-Wurzmes
585	474	1.059	96	429	678	1.107	101	— 5·0	1.152	1.212	Vöcklabruck-Kammer
1.703	1.022	2.725	97	1.598	1.368	2.966	106	— 8·5	1.174	1.272	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
450	5.748	6.198	365	447	7.754	8.201	482	— 24·3	4.380	5.784	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
. . . .	8.218	8.218	1.027	. . . .	8.893	8.893	1.112	— 7·6	12.324	13.344	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
21.831	349.297	371.128	3.675	24.795	301.084	325.879	3.227	+ 13·9	44.100	38.724	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
48.753	219.154	267.907	837	50.062	224.644	274.706	858	— 2·5	10.044	10.296	Böhmische Nordbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1890	1889	Im Monat Jänner 1890 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1889: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Böhmische Westbahn	200	200	42.584	156.146	37.482	257.042	294.524	1473	293.523	1468	+ 0·3	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	20 373	208.398	22 454	222.245	244.699	1316	244.499	1315	+ 0·1	186	186
Linie Lit. B	236	236	29.205	240.717	25.551	297.812	323.363	1370	288.563	1223	+ 12·0	236	236
Galiz. Carl L.-B. altes Netz	352	352	72.052	112.379	104 666	417.622	522.288	1484	556.604	1581	— 6·1	352	352
Galiz. Carl L.-B. neues Netz	250	250			22.208	111.414	133.622	534	146.675	587	— 9·0	250	250
Galiz. Carl L.-B. Dembica-Nadbr.L.B.	107	107	4.243	1.132	2.968	2.658	5.626	53	8.191	77	— 31·1	107	107
Galiz. Carl L.-B. Jaroslau-Sokal L.-B.	147	147	6.422	10.640	5.730	18.276	24.006	163	29.172	198	— 17·7	147	147
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	18.187	70.569	8.036	133.862	141.898	1559	137.455	1510	+ 3·2	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
Hauptbahnnetz	1035	1035	350.316	764.733	318.087	1,937.417	2,255.504	2179	2,246.458	2170	+ 0·4	1035	1035
Localbahnen	159	124	15.239	21.921	7.493	19.711	27.204	171	18.447	148	+ 15·5	159	124
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	5.118	24.642	1.361	14.161	15.522	1035	12.998	867	+ 19·4	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	22.210	48.124	16.048	59.378	75.426	490	72.119	468	+ 4·7	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	627	627	129.307	198.443	141.299	548.431	689.730	1100	664.321	1060	+ 3·8	627	627
Ergänzungsnetz	308	308	66.200	252.287	56.384	393.497	449.881	1461	411.392	1336	+ 9·4	308	308
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	12.488	17.617	4.303	14.687	18.990	575	22.755	689	— 16·5	33	33
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	62.360	108.962	43.601	188 442	232.043	814	230.614	809	+ 0·6	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	33.017	21.800	11.445	23.646	35.091	394	30.659	344	+ 14·5	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	16.065	54.824	7.374	83.153	90.527	1393	69.773	1073	+ 29·8	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	24.883	118.469	2.413	61.517	63.930	7991	65.245	8156	— 2·0	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Bozen-Meraner Bahn	31	31	11.996	4.767	7.589	8.983	16.572	535	16.368	528	+ 1·3	31	31
Böhmische Commercial-Bahnen	203	203	14.741	34.925	5.612	26.160	31.772	157	31.968	157	0·0	203	203
Kremsthalbahn	70	70	11.431	4.831	5.106	7.378	12.484	178	14.560	208	— 14·4	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	4.714	4.244	544	1.833	2.377	792	1.845	615	+ 28·8	3	3
Mühlkreisbahn	58	58	6.322	526	4.116	3.278	7.394	127	7.892	136	— 6·6	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	4.184	3.961	1.107	3.614	4.721	590	4.807	601	— 1.9	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	1.627	14.714	376	10.197	10.573	352	10.494	350	+ 0·6	30	30
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	15.080	5.313	4.867	5.812	10.679	890	12.252	1.021	— 12·8	12	12
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	2.836	17.026	661	15.502	16.163	898	16.184	899	— 0·1	18	18
Steyrthalbahn	20	. . .	7.588	1.510	2.073	1.947	4.020	201	. . . .	. . . .	. . .	20	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	646	18.490	101	7.647	7.748	775	5.341	534	+ 45·1	10	10
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	38.514	2.905	3.702	1.447	5.149	515	3.374	337	+ 52·8	10	10
Dampftramway-Gesellsch., vorm. Krauss & Co.	45	45	112.679	257	15.571	325	15.896	353	14.897	331	+ 6·6	45	45
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	4	4	59.502	. . . .	4.800	. . . .	4.800	1200	4.382	1096	+ 9·5	4	4
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Baumgarten)	5	5	51.848	. . . .	3.800	. . . .	3.800	760	3.255	651	+ 16·7	5	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	13	13	3.688	2.006	712	1.159	1.871	144	1.563	120	+ 20·0	13	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	27.409	192	3.109	84	3.193	246	2.231	172	+ 43·0	13	13
Summe	12.251	11.956	2,575.827	4,816.994	1,976.770	9,253.915	11,230.685	917	10,916.695	913	+ 0·4	12.251	11.956
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Kgl. ungar. Staatsbahnen excl. Munkács-Beskid (Lawoczne)	4.990	4.922	879.900	670.500	629.380	2,694.897	3,224.277	646	3,376.306	686	— 5·8	4.990	4.922
II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	57	6.250	7.220	5.000	13.000	18.000	316	17.149	300	+ 5·3	57	57
Bács-Bodrogher Commercialbahn.	111	. . .	5.400	4.250	6.000	8.500	14 500	130	. . . .	. . . .	. . .	171	. . .
Biharer Vicinalbahnen	132	132	4.770	4.050	4.300	8.100	12.400	94	11.354	86	+ 9·3	132	132
Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.	26	15	800	385	850	1.350	2.200	85	998	66	+ 28 8	26	15
Budapest-Lajosmizse Localbahn	64	. . .	1.780	1.480	1.850	3.000	4.850	76	. . . .	. . . .	. . .	64	. . .
Debreczin-Szt. Mihály Vic.-Bahn	57	57	3.800	2.950	2.655	3.829	6.484	114	6.435	113	+ 0·9	57	57
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	10.779	14.033	6.744	29.235	35.979	528	37.210	546	— 3·0	68·1	68·1
Grosswardein-Belenyes-Váskoh-B.	118	118	1.865	2.700	1.500	4.600	6.100	52	4.574	38	+ 36·8	118	118
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	1.500	1.345	1.050	1.750	2.800	122	2.199	95	+ 28·4	23	23
Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.	45	. . .	680	1.450	700	2.900	3.600	80	. . . .	. . . .	. . .	45	. . .
Maros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	1.350	1.265	1.080	1.900	2.980	33	2.733	30	+ 10·0	89	89
Maros-Vásárhely—Szász Régen	33	33	2.040	1.355	1.225	1.625	2.850	86	2.326	70	+ 22·9	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	2.860	4.410	2.930	5.300	8.230	65	6.746	53	+ 22·6	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	715	440	430	570	1.000	62	908	57	+ 8·8	16	16
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	7.740	39·270	5.742	58.931	64.673	956	92.331	1366	— 30·0	67·6	67·6
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	35	35	1.930	2.630	1.550	3.950	5.500	157	4.546	129	+ 21·7	35	35

Die Einnahme betrug vom 1. bis 31. Jänner 1890: für Personen und Gepäck	1890: für Güter	1890: im Ganzen	1890: per Kilom.	1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monates 1890	1889	Wiederholung der Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
37.482	257.042	294.524	1.473	37.229	256.294	293.523	1.468	+ 0·3	17.676	17.616	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn:
22.454	222.245	244.699	1.316	23.857	220.642	244.499	1.315	+ 0·1	15.792	15.780	Linie Lit. A
25.551	297.812	323.363	1.370	25.913	262.650	288.563	1.223	+ 12·0	16.440	14.676	Linie Lit. B
104.666	417.622	522.288	1.484	118.431	438.173	556.604	1.581	— 6·1	17.808	18.972	altes Netz } Galiz. Carl L.-B.
22.208	111.414	133.622	534	34.417	112.258	146.675	587	— 9·0	6.408	7.044	neues Netz } Galiz. Carl L.-B.
2.968	2.658	5.626	53	4.910	3.281	8.191	77	— 31·1	636	924	Dembica-Nadbr.L.B. } Galiz. Carl L.-B.
5.730	18.276	24.006	163	6.805	22.367	29.172	198	— 17·7	1.956	2.376	Jaroslau-Sokal L.-B. } Galiz. Carl L.-B.
8.036	133.862	141.898	1.559	8.339	129.116	137.455	1.510	+ 3·2	18.708	18.120	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
318.087	1,937.417	2,255.504	2.179	304.653	1,941.805	2,246.458	2.170	+ 0·4	26.148	26.040	Hauptbahnnetz
7.493	19.711	27.204	171	4.800	13.647	18.447	148	+ 15·5	2.052	1.776	Localbahnen
1.361	14.161	15.522	1.035	1.072	11.926	12.998	867	+ 19·4	12.420	10 404	Leoben-Vordernberger Bahn
16.048	59.378	75.426	490	14.394	57.725	72.119	468	+ 4·7	5.880	5.616	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
141.299	548.431	689.730	1.100	148.423	515.898	664.321	1.060	+ 3·8	13.200	12.720	Garantirte Strecken
56.384	393.497	449 881	1.461	57.690	353.702	411.392	1.336	+ 9·4	17.532	16.032	Ergänzungsnetz
4.303	14.687	18.990	575	4.045	18.710	22.755	689	— 16·5	6.900	8.268	Ostrau-Friedländer Eisenbahn
43.601	188.442	232 043	814	44.939	185.675	230.614	809	+ 0·6	9.768	9.708	Südnorddeutsche Verbindungsb.
11.445	23.646	35.091	394	10.745	19.914	30 659	344	+ 14·5	4.728	4.128	Wien-Aspang Bahn
7.374	83.153	90.527	1.393	6.509	63.264	69.773	1.073	+ 29·8	16.716	12.876	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
2.413	61.517	63.930	7.991	1.950	63.295	65.245	8.156	— 2·0	95.892	97.872	Wiener Verbindungsbahn
											Selbständige Localbahnen.
7.589	8.983	16.572	535	7.407	8.961	16.368	528	+ 1·3	6.420	6.336	Bozen-Meraner Bahn
5.612	26.160	31.772	157	4.915	27.053	31.968	157	0·0	1.884	1.884	Böhmische Commercialbahnen
5.106	7.378	12.484	178	5.037	9.523	14.560	208	— 14·4	2.136	2.496	Kremsthalbahn
544	1.833	2.377	792	559	1.286	1.845	615	+ 28·8	9.504	7.380	Kuttenberger Localbahn
4.116	3.278	7.394	127	4.458	3.434	7.892	136	— 6·6	1.524	1.632	Mühlkreisbahn
1.107	3.614	4.721	590	1.163	3.644	4.807	601	— 1·9	7.080	7.212	Neutitscheiner Localbahn
											Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B.
376	10.197	10.573	352	329	10.165	10.494	350	+ 0·6	4.224	4.200	und der S.N.D.V.B.)
4.867	5.812	10.679	890	5.756	6.496	12.252	1.021	— 12·8	10.680	12.252	Reichenberg-Gablonz Localbahn
661	15.502	16.163	898	543	15.641	16.184	899	— 0·1	10.776	10.788	Stauding-Stramberger Localbahn
2.073	1.947	4.020	201	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.412	. . .	Steyrthalbahn
101	7.647	7.748	775	89	5.252	5.341	534	+ 45·1	9.300	6.408	Swolenowes-Smečna
											Dampftramways.
3.702	1.447	5.149	515	3.259	115	3.374	337	+ 52·8	6.180	4.044	Brünner Localeisenbahn-Ges.
											Dampftramway-Gesellsch., vorm.
15.571	325	15.896	353	14.543	354	14.897	331	+ 6·6	4.236	3.972	Krauss & Comp.
											Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.:
4.800	. . . .	4.800	1.200	4.382	. . . .	4.382	1.096	+ 9·5	14.400	13.152	Dampftramway Wien-Nussdorf
											Neue Wiener Tramway-Gesellschaft
3.800	. . . .	3.800	760	3.255	. . . .	3.255	651	+ 16·7	9.120	7.812	(Dampftr. Westbl.-Baumgarten)
712	1.159	1.871	144	693	870	1.563	120	+ 20·0	1.728	1.440	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
											Wiener Localbahnen Actien-Ges.
3.109	84	3.193	246	2.220	11	2.231	172	+ 43·0	2.952	2.064	(Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
1,976.770	9,253.915	11,230.685	915	1,956.401	8,960.294	10,916.695	913	+ 0·4	11.004	10.956	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Kgl. ungar. Staatsbahnen
629.380	2,594.897	3,224.277	646	795.149	2,581.157	3,376.306	686	— 5·8	7.752	8.232	excl. Munkács-Beskid (Lawoczne)
											II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
5.000	13.000	18.000	316	4.934	12.215	17.149	300	+ 5·3	3.792	3.600	Arad-Temesvárer Eisenbahn
6.000	8.500	14.500	130	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.560	. . .	Bács-Bodrohger Commercialbahn.
4.300	8.100	12.400	94	4.502	6.852	11.354	86	+ 9·3	1.128	1.032	Biharer Vicinalbahn
850	1.350	2.200	85	493	505	998	66	+ 28·8	1.020	792	Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.
1.850	3.000	4.850	76	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	912	. . .	Budapest-Lájosmizseer Localb.
2.655	3.829	6.484	114	3.148	3.287	6.435	113	+ 0·9	1.368	1.356	Debreczin-Szt. Mihály Vic. Bahn
6.744	29.235	35.979	528	6.360	30.850	37.210	546	— 3·0	6.336	6.552	Fünfkirchen-Barcser Bahn
1.500	4.600	6.100	52	1.890	2.684	4.574	38	+ 36·8	624	456	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
1.050	1.750	2.800	122	739	1.460	2.199	95	+ 28·4	1.464	1.140	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
700	2.900	3.600	80	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	960	. .	Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.
1.080	1.900	2.980	33	989	1.744	2.733	30	+ 10·0	396	360	Maros-Ludás—Bistritz Localb.
1.225	1.625	2.850	86	1.023	1.303	2.326	70	+ 22·9	1.032	840	Maros-Vásárhely Szász-Régen
2.930	5.300	8.230	65	2.998	3.748	6.746	53	+ 22·6	780	636	Matraer Vicinalbahnen
430	570	1.000	62	364	544	908	57	+ 8·8	744	684	Mezötur-Turkever Eisenbahn
5.742	58.931	64.673	956	5.014	87.317	92.331	1.366	— 30·0	11.472	16.392	Mohács-Fünfkirchner Bahn
1.550	3.950	5.500	157	1.204	3.342	4.546	129	+ 21·7	1.884	1.548	Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Länge im Monate Jänner 1890	1889	Im Monate Jänner 1890 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1889: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	. . .	50	1.460	60	2 860	2.920	162	. . .	. . .	. .	18	. . .
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	2.330	1.060	2.800	3.200	6.000	113	4.148	78	+ 44·9	53	53
Szekler Bahn	39	39	1.250	850	1.000	1.050	2.050	52	1.116	28	+ 85·7	39	39
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn .	32	32	1.750	1.425	1.050	1.450	2.500	78	1.961	61	+ 27·9	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	1.230	3.040	1.480	2.920	4.400	88	4.047	81	+ 8·6	50	50
Zagorianer Bahn	116	116	11.500	4.250	6.100	8.500	14.600	126	9.858	85	+ 48·2	116	116
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	303	24.630	29.423	19.600	39.570	59.170	182	47.450	157	+ 15·9	325	303
Bárcs-Pakracer Eisenbahn . . .	123	123	2.875	8.388	3.597	23.143	26.740	217	28.941	235	— 7·6	123	123
Budapester Strassenbahn-Ges. .	42·2	42·2	50.252	980	7.658	512	8.170	193	8.086	191	+ 1·0	42·2	26·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	16.380	. . .	1.761	. . .	1.761	220	2.258	282	— 22·0	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	544	8.067	265	10.300	10.565	320	10.858	329	— 2·7	33	33
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	5.814	2.138	5.578	5.806	11.384	162	13.275	189	— 14·3	70·4	70·4
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	2.044	428	1.150	644	1.794	106	1.902	112	— 5·3	17	17
Keszthely—Balaton-Szt. György*)	10	10	2.111	1.347	712	1.887	2.599	260	2.000	200	+ 30·0	10	10
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	44·7	44·7	462	6.267	110	8.842	8.952	200	10.592	236	— 15·3	44·7	44·7
Nyiregyháza-Máté-Szalkaer E. .	57	57	2.716	3.728	2.261	7.528	9.789	172	9.383	165	+ 4·2	57	57
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	11.147	37.435	8.177	54.680	62.857	533	67.863	575	— 7·3	118	118
Szamosthal-Eisenbahn	120	120	7.100	5.589	7.423	12.042	19.465	162	17.078	142	+ 14·1	120	120
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	2.294	1.906	3.175	4.994	8.169	135	5.860	97	+ 39·2	60·4	60·4
Szilágyságer Eisenbahn	107·7	107·7	2.539	1.501	2.897	4.179	7.076	66	6.654	62	+ 6·5	107·7	107·7
Taraczthal-Bahn	32·8	32·8	297	462	143	590	733	22	1.706	52	+ 57·7	32·8	32·8
Torontaler Localbahnen . . .	89·8	. . .	4.713	9.392	3.202	4.847	8.049	90	. . . .	. . .	. . .	89·8	. . .
Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkács-Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn	766·8	766·8	119.411	52.520	68.190	193.420	261.610	341	259.488	338	+ 0·9	766·8	766·8
Summe . . .	8.393	7.964	1,207.598	941.379	821.375	3,136.401	3,957.776	472	4,080.339	512	— 7·8	8399	7964
Recapitulation.													
Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen . . .	5.488	5.475	1,094.496	1,256.055	1,131.509	5,315.095	6,446.604	1175	6,324.963	1155	+ 1·7	5488	5475
Summe der österr. Eisenbahnen .	12.251	11.956	2,575.827	4,816.994	1,976.770	9,253.915	11,230.685	917	10,916.695	913	+ 0·4	12251	11956
Summe der ungar. Eisenbahnen .	8.393	7.964	1,207.598	941.379	821.375	3,136.401	3,957.776	472	4,080.339	512	— 7·8	8393	7964
Hauptsumme	26.132	25.395	4,877.921	7,014.428	3,929.654	17,705.411	21,635.065	828	21,321.997	840	— 1·4	26132	25395
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*) .	. . .	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi) .	5·5	5·5	576	. . . .	188	. . . .	188	. . .	155	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	102	102	5.784	1.919	2.832	5.015	7.847	77	8.181	80	— 3·8	102	102
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	12.785	9.732	12.058	53.102	65.160	242	40.130	149	+ 62·4	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	5.048	5.366	1.735	7.855	9.590	143	5.898	88	+ 62·5	67	67
Metkovic-Mostar-Konjica . . .	122	109	6.802	2.441	3.271	11.793	15.064	123	11.037	101	+ 21·8	122	109

*) Im Monate Jänner war der Betrieb eingestellt.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Jänner 1890 gegen den gleichen Monat 1889 resultirende Mehreinnahme wurde durch den in Folge der bereits in der zweiten Hälfte des Monates eröffneten Elbeschiffahrt bedingten stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe und den regeren Kohlenverkehr nach dem In- und Auslande erzielt.

Die Einnahmen pro 1890 sind provisorisch, jene pro 1889 definitiv ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Das im Monate Jänner 1890 gegenüber der gleichen Periode 1889 ungeachtet des gesteigerten Verkehres resultirende Minus in den Einnahmen ist durch die Reduction des Localtarifes entstanden.

Böhmische Westbahn. Nach dem vorstehenden Ausweise stellt sich im Monate Jänner 1890, verglichen mit dem definitiven Ergebnisse des gleichen Monates im Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 1001 heraus. Der Personenverkehr hat um 269 Personen und der Frachtenverkehr um 7667 t zugenommen. Von dem Artikel „Kohle" wurden um 3087 t weniger verfrachtet.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Jänner 1890 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 1403, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1603, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 200; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 362 und aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 35.162, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 34.800 Die Mehreinnahme im Güterverkehre des Unternehmens lit. A

Die Einnahme betrug vom 1. bis 31. Jänner 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1889: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen des abgelaufenen 1. Monates 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
60	2.860	2.920	162	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.944	. . .	Ruma-Vrdnik Localbahn
2.800	3.200	6.000	113	2.249	1.899	4.148	78	+ 44·9	1.356	936	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
1.000	1.050	2.050	52	667	449	1.116	28	+ 85·7	624	336	Székler Bahn
1.050	1.450	2.500	78	627	1.334	1.961	61	+ 27·9	936	732	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
1.480	2.920	4.400	88	1.283	2.764	4.047	81	+ 8·6	1.056	972	Vinkovce-Brcskaer Bahn
6.100	8.500	14.600	126	3.708	6.150	9.858	85	+ 48·2	1.512	1.020	Zagorianer Bahn
											III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
19.600	39.570	59.170	182	17.000	30.450	47.450	157	+ 15·9	2.184	1.884	Arader u. Csánader vereinigte E.
3.597	23.143	26.740	217	3.762	25.179	28.941	235	— 7·6	2.604	2.820	Barcs-Pakracer Eisenbahn
7.658	512	8.170	193	7.610	476	8.086	191	+ 1·0	2.316	2.292	Budapester Strassenbahn
1.761	. . . . .	1.761	220	1.506	752	2.258	282	— 22·0	2.640	3.384	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
265	10.300	10.565	320	290	10.568	10.858	329	— 2·7	3.840	3.948	Gölnitzthal-Bahn
5.578	5.806	11.384	162	4.983	8.292	13.275	189	— 14·3	1.944	2.268	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
1.150	644	1.794	106	1.203	699	1.902	112	— 5·3	1.272	1.344	Güns-Steinamanger Vicinalbahn
712	1.887	2.599	260	586	1.414	2.000	200	+ 30·0	3.120	2.400	Keszthely-Balaton Szt György Lb.
110	8.842	8.952	200	121	10.471	10.592	236	— 15·3	2.400	2.832	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
2.261	7.528	9.789	172	1.956	7.427	9.383	165	+ 4·2	2.064	1.980	Nyiregyháza—Máté-Szalkaer E.
8.177	54.680	62.857	533	7.905	59.958	67.863	575	— 7·3	6.396	6.900	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
7.423	12.042	19.465	162	6.035	11.043	17.078	142	+ 14·1	1.944	1.704	Szamosthalbahn
3.175	4.994	8.169	135	2.772	3 088	5.860	97	+ 39·2	1.620	1.164	Száthmar-Nagybányaer Localb.
2.897	4.179	7·076	66	2.746	3.908	6.654	62	+ 6·5	792	744	Szilágyságer Eisenbahn
143	590	733	22	65	1.641	1.706	52	— 57·7	264	624	Taraczthal-Bahn
3.202	4.847	8.049	90	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.080	. . .	Torontaler Localbahnen
68.190	193.420	261.610	341	67.624	191.864	259.488	338	+ 0·9	4.092	4.056	Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkácz - Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn
821.375	3,136.401	3,957.776	472	963.505	3,116.834	4,080.339	512	— 7·8	5.664	6.144	**Summe**
											Recapitulation.
1,131.509	5,315.095	6,446.604	1.175	1,145.961	5,179.002	6,324.963	1.155	+ 1·7	14.100	13.860	**Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen**
1,976.770	9,253.915	11,230.685	915	1,956.401	8,960.294	10,916.695	913	+ 0·4	11.004	10.956	**Summe der österr. Eisenbahnen**
821.375	3,136.401	3,957.776	472	963.505	3,116.834	4,080.339	512	— 7·8	5.664	6.144	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
3,929.654	17,705.411	21,635.065	828	4,065.867	17,256.130	21,321.997	840	— 1·4	9.936	10.080	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

für Personen und Gepäck 1890	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck 1889	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1890	1889	Name
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
188	. . . .	188	. . .	155	. . . .	155	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

für Personen und Gepäck 1890	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck 1889	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1890	1889	Name
2.832	5.015	7.847	77	2.312	5.869	8.181	80	— 3·8	924	960	K. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
12.058	53.102	65.160	242	9.689	30.441	40.130	149	+ 62·4	2.904	1.788	K. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen
1.735	7.855	9.590	143	1.353	4.545	5.898	88	+ 62·5	1.716	1.056	Doboj—Simin-Han
3.271	11.793	15.064	123	2.812	8.225	11.037	101	+ 21·8	1.476	1.212	Metković - Mostar-Konjica

resultirt aus dem Kohlenverkehre, die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Kohlen- und sonstigen Güterverkehre.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. Soweit die vorhandenen Belege eine möglichst genaue Bezifferung der Transport-Einnahmen nach approximativem Abschlag von Rückvergütungen für mehreingehobene Portobeträge, Refactien und allfälligen, in den Monat Jänner 1890 fallenden Cartellabrechnungen, sowie Coursdifferenzen gestatteten, beziffert sich die Einnahme aus dem Personenverkehre, bei Beförderung von 82.717 Reisenden mit fl. 135.572, und aus dem Güterverkehr, bei einer Frequenz von 124.151 t mit fl. 549.970, daher im Ganzen mit fl. 685.542. Dem gegenüber stellen sich die Einnahmen des Monates Jänner 1889 aus der buchhalterischen Richtigstellung für den Personenverkehr mit fl. 164.563 und für den Güterverkehr mit fl. 576.079, im Totale mit fl. 740.642.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Mit 1. Jänner 1890 werden die Betriebsergebnisse der k. k. Staatsbahnen Erbersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt, ferner Mürzzuschlag-Neuberg und Unterdrauburg-Wolfsberg nicht mehr separat nachgewiesen, sondern sind die beiden erstgenannten Bahnen mit den k. k. nordöstlichen Staatsbahnen, die beiden letztangeführten mit den k. k. westlichen Staatsbahnen vereinigt. Weiters werden auch die Betriebsergebnisse der Strecken der Bukowinaer Localbahnen Hadikfalva-Radautz, Hatna-Kimpolung und Hliboka Berhometh sammt Abzweigung ab Jänner 1890 cumulirt ausgewiesen.

Bei den westlichen Staatsbahnen hat der Personenverkehr im Gegenstandsmonate gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Frequenzsteigerung um 65.832 Personen mit einer Einnahmenerhöhung von fl. 51.448 zu verzeichnen.

Güter wurden um 18.711 t mehr befördert, die Einnahmensteigerung beträgt jedoch gegenüber dem Monate Jänner 1889 nur fl. 10.663.

Während die Erhöhung der Einnahmen aus dem Personen-Transporte annähernd der Frequenzsteigerung entspricht, steht die Einnahmenerhöhung aus dem Güterverkehr nicht im Verhältnisse zu der stärkeren Transportleistung. Dies erklärt sich aus dem Umstande, dass im Getreideexporte ein Ausfall von 8700 t sich ergeben hat, welcher verminderte Export mit Rücksicht darauf, dass hiebei die längsten Strecken im Transitverkehre in Frage kommen, das Ergebniss dieses Verkehrszweiges naturgemäss beeinträchtigen muss.

Bei der Dux-Bodenbacher Bahn beträgt die Mehreinnahme fl. 53.001, welche der grösseren Förderung der Kohle aus den im gleichen Monate des Vorjahres inundirt gewesenen Ossegger Schächten zuzuschreiben ist.

Bei den Localbahnen St. Pölten-Tulln und Hannsdorf-Ziegenhals sind die Mehreinnahmen von fl. 9590 bezw. fl. 3071 der Steigerung im Transitverkehre zu verdanken.

Bei sämmtlichen im Betriebe der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Linien beträgt die Mehreinnahme im Jänner 1890 gegenüber Jänner 1889 fl. 173.330.

Die Einnahmenansätze verstehen sich inclusive des Agios für Valuten, ferner (bei den westlichen und nordöstlichen Staatsbahnen) auch inclusive der Einnahmen aus den Péageverkehren.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Jänner 1890 wurden im Personenverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn um 16.766 Personen mehr befördert als im gleichen des Vorjahres, in welchem 333.550 Personen mit einer Einnahme von fl. 304.653 expedirt wurden, woraus eine Mehreinnahme von fl. 13.434 resultirte.

An Transportgütern wurden im Jänner 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um 37.105 t mehr verfrachtet, dagegen um fl. 4388 weniger eingenommen.

Bei den nachgenannten Massenartikeln ist eine Steigegerung eingetreten, und zwar:

bei mineralischer Kohle um circa	12.930 t,
„ Mehl und Mahlproducte um circa	5.420 „
„ Zucker, raffinirt, um circa	2.500 „
„ Holz aller Art um circa	1.360 „
„ Stein aller Art um circa	610 „
„ Ziegel um circa	220 „

Dagegen hat eine Minderverfrachtung bei Getreide aller Art, und zwar um circa 17.940 t stattgefunden.

Die niedrigere Gesammteinnahme trotz der Mehrverfrachtung ist lediglich auf die mit 1. Jänner 1890 zur Einführung gelangte Ermässigung der Tarife für Kohle und Zucker zurückzuführen.

Rücksichtlich der Localbahnen hat sich im Jänner 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2693 ergeben, welche auf den Zuwachs von 35 km der neu eröffneten Strecken Hotzendorf-Neutitschein, Drösing-Zistersdorf und Rohatetz-Strassnitz zurückzuführen ist.

Im Frachtenverkehre wurde gleichfalls eine Mehreinnahme, und zwar von fl. 6064 constatirt. Auch diese ist einerseits auf einen grösseren Frachtenverkehr überhaupt, andererseits auf den Zuwachs der vorbenannten Localbahnen zurückzuführen.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, auf welcher im Jänner 1889 10.820 Personen mit einer Einnahme von fl. 4045 expedirt wurden, sind im Jänner 1890 um 1668 Personen mehr befördert worden, woraus eine Mehreinnahme von fl. 258 resultirte.

Im Frachtenverkehre hat im Allgemeinen eine Minderverfrachtung von 157 t stattgefunden und wurde eine Mindereinnahme von fl. 4023 constatirt.

Eine Minderverfrachtung hat speciell bei nachstehenden Artikeln stattgefunden:

bei Getreide aller Art um circa	10 t,
„ Zucker (raffinirt) um circa	260 „
„ Holz aller Art um circa	1.230 „
„ Stein aller Art um circa	60 „ und
„ Ziegel um circa	60 „

Dagegen wurde eine Mehrverfrachtung bei Mehl und Mahlproducte um circa 10 t constatirt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf die erhöhte Personenfrequenz nimmt die theilweise Einführung des Zonentarifes und der hiemit verbundenen Fahrpreisermässigung auf der ungarischen Linie wesentlichen Einfluss, und resultirt eine Mehreinnahme von fl. 6410. Beim Güterverkehre zeigt sich ebenfalls ein Plus, und zwar von fl. 30.849, welches hauptsächlich der Zunahme der Hauptartikel, als Kohle, Holz, Erze, Getreide etc. zugeschrieben werden muss.

An Kohle wurden im Gegenstandsmonate 68.877 t verfrachtet.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die provisorisch ausgewiesene Einnahme pro Jänner 1890 beziffert sich gegen die definitive Einnahme des gleichen Monates im Vorjahre um fl. 3307 höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 1654, Mehrfrequenz von 2367 Reisenden, und der Güterverkehr mit fl. 1653, Mehrverfrachtung von 3796 t Kohle, Mehl, Getreide, Eisen, Holz und Rübe.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate Jänner 1889 ergibt sich gegenüber der gleichen Periode 1889 aus dem Personenverkehre, bei einer geringeren Frequenz von 98 Passagieren, eine Mindereinnahme von fl. 55. Ebenso resultirt aus dem Frachtenverkehre, trotz einer Mehrbeförderung von 172 t, ein Einnahmenausfall von fl. 29, welcher in der stärkeren Beförderung von Gütern der niedrigsten Tarifclassen seine Erklärung findet.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Jänner 1890 auf den einzelnen Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern vom gleichen Monate des Vorjahres, ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz	+ 2.725	Personen und	— 7.124 fl.
Ergänzungsnetz	+ 2.900	„ „	— 1.306 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 2.112	„ „	— 1.339 „

Die grössere Anzahl beförderter Personen mit gleichzeitigem Einnahmenausfall ist durch den Rückgang der Reisen auf längeren Strecken zu erklären.

B. Frachtenverkehr:

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 24.352 t	+ 32.533 fl.
„ „ Ergänzungsnetz	— 39.993 t	+ 39.794 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	+ 9.005 t	+ 2.767 „

Das Plus an gefahrenen Tonnen und an Einnahme ist hauptsächlich dem durch die Zuckercampagne herbeigeführten stärkeren Kohlenverkehr zuzuschreiben.

Südbahn - Gesellschaft. Auf den Linien der Südbahn haben die Einnahmen pro Jänner 1890 gegen die gleiche Periode des Vorjahres in Folge geringerer Frequenz eine Abnahme von fl. 28.397 erfahren, davon entfällt auf den Personenverkehr ein Minus von fl. 11.369 und auf den Frachtenverkehr ein Minus von fl. 17.028.

Die Einnahmen der Vicinalbahn Güns-Steinamanger und der Barcs-Pakrácer Bahn weisen sowohl im Personen- als auch im Frachtenverkehre, welche beide schwächer waren, ein Minus aus.

Die Einnahmen der Graz-Köflacher Bahn sind im Personenverkehre in Folge geringerer Frequenz etwas zurückgeblieben, dagegen im Frachtenverkehre, welcher stärker war, gestiegen.

Auf den Localbahnen Mödling-Hinterbrühl und Liesing-Kaltenleutgeben haben die Einnahmen im Personenverkehre, wenn auch nur unbedeutend, zugenommen, dagegen bei letztgenannter Bahn im Frachtenverkehre, welcher schwächer war, abgenommen.

Die Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg, der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter und der Leoben-Vordernberger Bahn haben sich sowohl im Personen- als auch im Frachtenverkehre, in Folge regeren Verkehres, günstiger gestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Jänner 1890 zeigt sich gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres beim Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 700 und im Güterverkehre eine Transportzunahme um 2850 t mit fl. 3732 Mehreinnahme. Im Gesammten ergibt sich sonach eine Steigerung der Betriebseinnahmen um fl. 4432.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 370. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Februar richten die Abgeordneten Dr. Stöhr, Dr. Polak und Genossen an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister die Anfrage, ob dem Concessionär W. Daniel in Gemässheit der Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 25. December 1886, mit Rücksicht auf die offenkundige Thatsache, dass mit dem Baue der Localbahn von Marienbad nach Carlsbad mit mehreren Abzweigungen bis jetzt noch nicht einmal begonnen wurde, diese Concession bereits entzogen und die Caution per 50.000 fl. für verfallen erklärt worden, und wenn nicht, ob Se. Excellenz dieses in kürzester Frist zu thun gedenke.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Eisenbahn von Zwettl über Göpfritz, Gr.-Siegharts und Jamnitz nach Budwitz mit Abzweigungen von Fratting nach Neuhaus und von Jamnitz nach Cerekwe. (Vorconcessions-Ansuchen.) Rudolf Graf van der Straaten hat im Vereine mit Richard Freiherrn von Suttner bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehende Linien auf die Dauer eines Jahres nachgesucht, und zwar:

1. Von der Station Göpfritz der Kaiser Franz Josefs-Bahn über Allensteig und Göllersheim nach Zwettl;
2. von der Station Göpfritz der Kaiser Franz Josefs-Bahn über Gross-Siegharts, Raabs, Grossau, Fratting und Jamnitz bis zur Station Budwitz der Oesterr. Nordwestbahn mit einer Abzweigung von Jamnitz über Datschitz, Teltsch und Triesch nach Cerekwe;
3. von Fratting über Zlabings und Neubistritz zur Station Neuhaus der Böhmisch-mährischen Transversalbahn.

Die Gesammtlänge der projectirten Linien soll ca. 190 km betragen.

Project einer Localbahn von Dobříš nach Měchenic. (Vorconcessions-Ansuchen.) Wenzel Marek, Forstmeister Sr. k. und k. Hoheit des Herrn Erzherzogs Franz Ferdinand von Oesterreich-Este in Konopišt, ist im Vereine mit Dr. Walter, Bezirksobmann in Königsaal, und Dr. Živny, Bezirksobmann in Beneschau, um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Měchenic, eventuell Trnova nach Dobříš, auf die Dauer von sechs Monaten eingeschritten. Die intendirte Localbahn soll eine Abzweigung der von den gleichen Projectanten geplanten Eisenbahnverbindung von Cerčan nach Modřan bilden, für welche Linie dem k. k. Handelsministerium das generelle Project bereits vorgelegt wurde und demnächst die Trassenrevision durchgeführt werden soll.

Project einer Localbahn von Kapfenberg über Thörl und Aflenz nach Seebach. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Bezirksausschuss von Aflenz und mehrere Gemeinden dieses Bezirkes sind bei dem k. k. Handelsministerium um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Kapfenberg der Südbahn-Gesellschaft über Thörl und Aflenz nach Seebach auf die Dauer eines Jahres eingeschritten.

Steyrthalbahn - Gesellschaft. (Herstellung einer von der Haltestelle Mitteregg abzweigenden, zum Mühl- und Sägewerke des Franz Brandstetter, Mühlenbesitzer in Aschach a./St., führenden Schleppbahn.) Von der Haltestelle Mitteregg der Steyrthalbahn bis zu dem an dem Steyrflusse gelegenen, dem Franz Brandstetter gelegenen Mühl- und Sägewerke, wird ein Schleppgeleise zur Ausführung gebracht. Die politische Begehung fand am 28. December 1889 statt und wurde bei dieser Amtshandlung der Bauconsens behördlich constatirt. (Vergl. den officiellen Theil der heutigen Nummer.) [21. Jänner, Z. 1615.]

Localbahn Radkersburg - Luttenberg. (Politische Begehung; Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 18.—22. November 1889 durchgeführten politischen Begehung ist für die normalspurig herzustellende Localbahn von Radkersburg nach Luttenberg der Bauconsens ertheilt worden. Im Zuge dieser Linie wird eine Brücke über die Mur mit 40 m und eine Inundationsbrücke mit 20 m Spannweite hergestellt werden. [14. Jänner, Z. 50.515 ex 1889.]

Dampftramway - Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Wartehalle „Hietzing-Neue Welt".) In der Haltestelle „Hietzing-Neue Welt" wird an der Abzweigungsstelle der Linien Wien-Mödling und Hietzing-St. Veit eine gemauerte Wartehalle errichtet, welche einen Warteraum und ein heizbares Wächterzimmer umfasst. [29. Jänner, Z. 3287.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Eiskeller in der Station Hellbrunn.) Die Herstellung eines oberirdischen Eiskellers in der Station Hellbrunn ist genehmigt worden. [29. Jänner, Z. 3245.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein-Ala: Verlängerung des Magazinsgeleises in der Station Atzwang.) In der Station Atzwang wird das Magazinsgeleise auf eine nutzbare Länge von 390 m gebracht. [10. Februar, Z. 2773.]

— (Errichtung mehrerer kleinerer Nebenbauten.) Die Herstellung eines Bienenhauses beim Wächterhause Nr. 415 und die Ueberstellung eines Stalles in der Station St. Peter-Freienstein der Linie Leoben-Vordernberg, sowie die Herstellung eines Stalles beim Wächterhause Nr. 96 in der Station Krumpendorf, eines Kuhstalles beim Wächterhause Nr. 278 und einer Holzhütte in der Station Ehrenberg der Linie Marburg-Franzensfeste sind genehmigt worden. [10. Februar, Z. 71.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Eisenbahn Wien-Aspang. (Verlegung der Abfahrt des Omnibuszuges Nr. 120 [Wien-Schwechat].) Behufs Erzielung eines günstigeren Anschlusses an den um 8 Uhr 4 Minuten Abends von Klein-Schwechat nach Kaiser-Ebersdorf verkehrenden Personenzug Nr. 2921 der k. k. Staatsbahn hat die Verwaltung der genannten Bahn dem aus Interessentenkreisen herrührenden Wunsche gemäss beschlossen, die Abfahrt des Omnibuszuges Nr. 120 ab 1. März um 30 Minuten, d. i. auf 7 Uhr 35 Minuten Abends ab Wien zu verlegen. [G.-I.-Z. 2872/II.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Inbetriebsetzung von Einfahrtsversicherungs-Anlagen.) In der ersten Hälfte des Monates Februar wurden auf der Buschtěhrader Eisenbahn in den Stationen Klösterle, Hauenstein-Warta, Schlackenwerth und Chodau Einfahrtsversicherungs-Anlagen in Betrieb gesetzt. Die Stationen Klösterle, Schlackenwerth und Chodau sind beiderseits, die Station Hauenstein-Warta hingegen blos auf der Seite gegen Welchau-Wickwitz mit Semaphoren, welche als Distanzsignale dienen, und mit Einfahrtssignalen versehen worden. Die Stellung dieser Signale ist von der Stellung der Weichen in Abhängigkeit gebracht.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 9., 13., 16., 20., 23. und 27. September 1889 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von sechs für den Dienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmten Eilzugs-Locomotiven stattgefunden. Diese sämmtlich der Serie II/c angehörigen Maschinen wurden in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt erbaut und sind mit den Namen „Absdorf", „Alberndorf", „Enzersdorf", „Franzensdorf", „Götzendorf" und „Hadersdorf", mit den Bahninventars-Nummern 207 bis 212 und den Fabriks-Nummern 3341 bis 3346 versehen. Die Kessel dieser Maschinen ruhen auf vier Achsen, wovon die erste und zweite in einem gezogenen Truckgestelle laufen; die dritte und vierte Achse sind gekuppelt und liegen im Hauptrahmen. Die dritte Achse ist gleichzeitig die Triebachse. Die Dampfcylinder sind horizontal und liegen, sowie die für variable Expansion eingerichtete Dampfsteuerung, ausserhalb des Maschinenrahmens. Die Entfernungen der vier Achsen von einander betragen 1·700, 1·850 und 2·600 m, der Gesammtradstand 6·150 m, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 2·000 m, der Laufräder 1·010 m. Die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Locomotive im betriebsfähigen Zustande 47·4 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven fanden auf der Strecke Wien-Wagram statt und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 65 bis 70 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 95 bis 105 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Eilzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugsförderungsdienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 6829.]

Verkehrsstörungen.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

3. März: Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr auf der Schleppbahn Wama—Russisch-Moldawitza am 3. März eingestellt.

4. März: Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr auf der Schleppbahn Berhometh-Mezebrody am 4. März eingestellt.

Oesterr. Nordwestbahn:

3. März: Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr der Züge Nr. 2, 21, 22 und 3 auf der Localbahn Königshan-Schatzlar eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarischer Ingenieur- und Architektenverein. (Projectirte Aufstellung eines einheitlichen Statutes für Cementfabrikation.) Der Ungarische Ingenieur- und Architektenverein hat die Ausarbeitung eines einheitlichen und selbstständigen Statutes für die Benennung, Bewerthung und Classification der im Bereiche Ungarns erzeugten hydraulischen Bindemittel, als: Cement, Portland-Cement, Romon-Cement etc. etc. beschlossen und zum Behufe der experimentalen Untersuchung und Constatirung des Bindewerthes den Professor der Budapester technischen Hochschule, Desider Nagy, delegirt. Aus diesem Anlasse erging ein Aufruf an die Cementwerksbesitzer, in welchem diese aufgefordert wurden, zur Vornahme der Analyse Muster ihres Erzeugnisses an den Genannten einzusenden.

Projectirter Export ungarischer Producte nach Holland. (Vornahme von Vorstudien.) Der Director Thon der niederländischen Actiengesellschaft „Markthallen Amsterdam" hat sich, einer Einladung des kgl. ungar. Handelsministers folgend, nach Budapest begeben, um in loco Studien im Interesse der projectirten Einleitung eines constanten systematischen Exportes von Landesproducten, Consumartikeln etc. aus Ungarn nach Holland zu pflegen. Wie nun aus Budapest berichtet wird, hat der Genannte, welcher aus diesem Anlasse auch andere Emporien des Landes besuchte, sowohl in Budapest, als auch vorläufig in Nagy-Körös, Kecskemét und Holas feste Verbindungen zum Behufe des regelmässigen Exportes von Lebensmitteln nach Amsterdam entrirt, und ist ausserdem zu diesem Zwecke mit anderen Orten von commercieller Bedeutung in Unterhandlung getreten.

Ausland.

Preussen. (Reform der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife.) Der Abgeordnete Broemel hat im Hause der Abgeordneten am 6. Februar einen Antrag eingebracht, den er in einer längeren Rede des Näheren begründete, und welcher dahin abzielt, die Staatsregierung aufzufordern, die bestehenden Personen-, Gepäcks- und Gütertarife einer Reform zu unterziehen, welche durch Ermässigung der Tarifsätze und Vereinfachung des Tarifsystems die preussischen Staatsbahnen für die wirthschaftlichen Interessen des Landes in erhöhtem Masse nutzbar machen soll. Wenngleich mehrere Redner in der darauf folgenden Debatte gegen diesen Antrag Stellung nahmen, wurde dennoch beschlossen, denselben einer Commission von 28 Mitgliedern zur Berathung zu überweisen. Mit den Unterlagen, welche der Antragsteller für sein Project gegeben hat, dürfte eine besonders fruchtbringende Commissionsberathung nicht vorauszusehen sein.

— (Uebergang der Bahnstrecke Sorau-Sagan in den Eisenbahn-Diretionsbezirk Erfurt.) Am 1. April wird die zur Zeit dem Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin zugehörige Bahnstrecke Sorau-Sagan in den Bezirk der Eisenbahn-Direction zu Erfurt übergehen und dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Halle unterstellt werden. In der Verwaltung der Stationen Sorau und Sagan, welche auch fernerhin dem Directionsbezirke Berlin zugetheilt bleiben, treten Aenderungen nicht ein.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XIII. Stückes.) Das am 27. Februar herausgegebene XIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 943: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 16. Februar 1890, Z. 6402, betreffend die Festsetzung der Eisenbahnstation Olmütz als Bestimmungsstation und die Stadt Olmütz als Schlachtort für galizische Schlachtschweine.

Nr. 944: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 20. Februar 1890, Z. 2474, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen in der Eisenbahnstation Nepolokoutz.

Nr. 945: Verordnung des Grossherzoglich Badischen Ministeriums des Innern vom 18. Februar 1890, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr lebender Schweine, Rinder, Schafe und Ziegen aus Italien.

— (Inhalt des XIV. Stückes.) Das am 4. März herausgegebene XIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 946: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 19. Februar 1890, Z. 5308, betreffend die Bestimmung mehrer Eisenbahnstationen als Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern.

Nr. 947: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 24. Februar 1890, Z. 2576, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 948: Kundmachung der k. k. Staatthalterei für Niederösterreich vom 27. Februar 1890, Z. 12.381, betreffend die Aufhebung der Beschränkungen in Betreff der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren und Schweinen aus Böhmen nach und durch Niederösterreich.

Nr. 949: Verfügung der kgl. Regierung von Oberbayern in München vom 17. Februar 1890, Z. 4531, betreffend die Vieheinfuhr über Burghausen nach Oberbayern.

Nr. 940: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 25. Februar 1890, Z. 2682, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Ausnahmetarif Nr. II für Getreide etc. zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und Stationen süddeutscher Eisenbahnen andererseits.

Die Station Ober-Ramstadt der Hessischen Ludwigs-Bahn wird in den Ausnahmetarif Nr. II vom 1. August 1886 für den rubricirten Verkehr einbezogen und kommen vom 14. März 1890 ab für erwähnte Station die um Mk. 0·03 für 100 kg erhöhten Frachtsätze der Station Reinheim der genannten Bahn zur Geltung.

Wien, am 3. März 1890. [154]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tariftheile III, Heft 3

Am 1. April 1890 tritt der obcitirte Tarif-Nachtrag in Wirksamkeit, welcher Abänderungen und Ergänzungen von Frachtsätzen, des Kilometerzeigers, der Kürzungs- bezw. Zuschlagstabellen, ferner Abänderungen von Stationsnamen und Aufhebung von Frachtsätzen enthält.

Bis auf Weiteres gelangen die in den Zuschlagstabellen unter „a" eingestellten Beträge zur Anwendung.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können zum Preise von 10 kr. per Stück durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 4. März 1890. [155]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr.

Nachtrag III zum Tarife vom 1. Juli 1888.

Am 15. März 1890 gelangt der Nachtrag III zum Tarife vom 1. Juli 1888 für den Böhmisch-Norddeutschen Braunkohlenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält neue und abgeänderte Frachtsätze sowie Frachtzuschläge für Sendungen von der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Verwaltungen und Dienststellen erhältlich.

Wien, am 3. März 1890. [156]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung ermässigter Arbeiter-Fahrkarten zwischen Skotschau und Ernsdorf.

Mit 15. März 1890 gelangen in der Station Skotschau für dortige Fabriksarbeiter ermässigte Karten für die Fahrt von Skotschau nach Ernsdorf und retour zum Preise von 22 kr. ö. W. zur Ausgabe.

Bei Lösung der Fahrkarten haben sich die Arbeiter mit einer vom Dienstgeber mit unterfertigten Legitimation auszuweisen.

Wien, am 5. März 1889. [157]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg.

Erhöhung der Fahrpreise von Wien und Prag nach Zittau.

Ab 15. März 1890 erhöhen sich die Fahrpreise für einfache Fahrkarten I und II. Classe von Wien Oe. N. W. B. und Prag B. N. B. nach Zittau um je 10 Pfg. Die Fahrpreise werden demnach betragen:

Wien Oe.N.W.B.-Zittau I. Cl. 41.80 Mk., II. Cl. 33.10 Mk.
Prag B.N.B. - Zittau . . I. Cl. 13.90 Mk., II. Cl. 10.60 Mk.

Wien, am 5. März 1890. [158]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.

Neuer Fahrpreistarif.

Am 20. März 1890 tritt ein neuer Fahrpreistarif für die Kahlenberg-Eisenbahn in Wirksamkeit, in welchem die bisher bestandenen Fahrpreise mit wenigen Ausnahmen erhöht wurden.

Wien, am 5. März 1890. [159]

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. (Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b.) Am 1. März 1890 traten für den Verkehr zwischen Chlumec-Pilař, Neuhaus, Sevětin und Wittingau einerseits, sowie Dresden-Neustadt und Sohland andererseits Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b (europäisches Holz) in Kraft.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Ausnahmetarifen für Sendungen von frischem Fleische.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 1. März an ein neuer Tarif ins Leben getreten ist, welcher Ausnahmesätze für Sendungen von frisch geschlachtetem Fleische ab Budapest-Ferenczváros (Franzstadt) und Köbanya (Steinbruch) nach Delle transit enthält.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
697	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Eisenblech, eiserne Träger bis 6·3 m Länge	Teplitz-Waldthor	Budapest St.E.G., " -Josefstadt, " -Donauufer-Frachten-Bhf. " -Kelenföld " -Lipotváros " -Südbahnhof	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbr. und Wagen	Vom 8. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	a) 242·1 kr. ö. W. b) 205·4 kr. ö. W.	a) 201·6 kr. ö. W. b) 177·0 kr. ö. W.	a) 40·5 kr. ö. W. b) 28·4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
698	K.k.St.B.		Schwefelsäure	Nussdorf	Wörgl	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	117·7 kr.	90·0 kr.	27·7 kr.	Im Kartirungswege		
699	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hadern	Lawoczne Landesgrenze bei Lupkow	Lemberg Przemyśl	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 101·0 68·4	kr. 44·2 44·5	kr. 56·8 23·9	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	
700	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hölzerne Eisenbahnschwellen und Nutzhölzer	Auf allen Stationen der galizischen Staatsbahnlininen, mit Ausnahme der Localbahnen		Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Directe Aufgabe der Sendungen ohne Routenvorschrift unter der Firma und Adresse der G.C.L.B. oder einer ihrer Dienststellen als Aufgeber und Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif. Nachtrag VI	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes VII	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Begünstigung wird nur für Regietransporte der Galizischen Carl Ludwig-Bahn gewährt
701	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Heu	Berhometh a/S. Czudin Karapcziu a/S. Komarestie Lukawetz a/S. Panka Petroutz a/S. Ropcze Storożynetz Zadowa	Hliboka	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief, bez. Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum pro Wagen, mit directen Frachtbriefen nach Lužan und darüber hinaus. Das Verladen und Abladen ist vom Versender, resp. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juni 1890	Localtarif	kr. 45·4 25·4 10·2 28·6 40·6 23·8 19·0 13·4 19·0 34·2	kr. 32·8 17·8 6·4 20·2 29·2 16·6 13·0 8·8 13·0 24·4	kr. 12·6 7·6 3·8 8·4 11·4 7·2 6·0 4·6 6·0 9·8	Im Kartirungswege		
702	K.k.St.B.		Kohle	Ossegg	Leobersdorf trs.	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	63·6 kr.	53·6 kr.	10·0 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
703	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahnen Dembica-Rozwadów und Jaroslau-Sokal	Zuckerrüben	Eigenen Stationen	Sędziszów	Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen, resp. Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen. Selbstverladung und Selbstentladung	Bis auf Weiteres, spätestens auf Jahresfrist	Localtarif	Tarifmässig	Von 1— 30 km . 0·20 kr., „ 31— 50 „ . 0·15 kr., „ 51—100 „ . 0·10 kr., über 101 „ . 0·08 kr. pro 100 kg und 1 km mit einem Zuschlage pro Wagen von: ö. W. fl. 3·— für Sendungen bis 50 km, resp. „ „ „ 2·— „ „ „ 100 „ „ „ „ 1·— „ „ über 100 „	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	a) Für Zuckerrüben-Transporte nach Sędziszów gegen auf die Zuckerfabrik in Sędziszów als Versender und Empfänger, dann b) für Zuckerrübenabfälle etc. ab Sędziszów gegen auf diese Fabrik als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse — deren Vorlage quartalweise, spätestens Ende Mai 1891 zu erfolgen hat	
			Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Presslinge u. Saturationsschlamm	Sędziszów	Eigenen Stationen					Frachtberechnung nach dem im Localtarife der K.F.N.B. vom 1. November 1889 bestehenden Ausnahmetarif XXVIII/b				
704	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Raffinadezucker der Classe II	Sędziszów	Stanislau	Verfrachtungen in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen, respective Zahlung der Fracht hiefür pro Wagen; directe Aufgabe nach der Bestimmungsstation und Unterlassung einer Routenvorschrift in den Frachtbriefen	Ab 10. März c. bis zur tarifmässigen Durchführung, spätestens auf Jahresfrist	Galizischer Gemeinschaftsverkehr		kr. 123·7		Im Kartirungswege		
					Monasterzyska					132·3				
					Buczacz					135·3				
					Czortków					141·5				
					Husiatyn					147·9				
					Ottynia					126·8				
					Kolomea					131·1				
					Sniatyn					136·1				
					Zuczka					141·2				
					Czernowitz					141·3				
					Hliboka					146·2				
					Hadikfalva					150·2				
					Hatna					153·3				
					Suczawa					154·6				
					Posada-Chyrowska					72·8				
					Sambor					84·3				
					Drohobycz					96·4				
					Stryj					103·5				
					Dolina					113·8				
					Kałusz					121·0				
					Gorlice					64·8				
					Jasło					72·4				
					Krosno					80 6				
					Sanok					94·8				
					Zagórz					97·2				
705	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Raffinadezucker der Classe II	Sędziszów	Lemberg C.B.	Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen, resp. Zahlung der Frrcht für dieses Quantum pro Wagen	Bis auf Weiteres, spätestens auf Jahresfrist	Localtarif	kr. 111·9	kr. 109·4	kr. 2·5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf d. Zuckerfabrik in Sędziszów als Versenderin lautende Origin.-Aufgabs-Recep., deren Vorlage quartalweise, spätestens Ende Mai 1891 zu erfolgen hat	
					Złoczów				151·0	126·6	24·4			
					Brody				159·7	129·9	29·8			
					Tarnopol				183·5	140·3	43·2			
					Podwołoczyska				209·0	151·5	57·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
706	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kartoffeln	Von den hinter Budapest gelegenen Stationen des Centralnetzes der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme der Stationen Hódmező-Vásárhely, Algyő, Szeged und Kőbánya, ferner der Strecken Bajmok-Villány und Dalja-Brod	Wien St. E. G. transit	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht und Aufrechthaltung der für Güter der Wagenladungsclasse C bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	Verschieden	Bezüglich der Strecke von der Aufgabsstation bis Budapest-Ferenczváros auf eine Entfernung von 1 bis 100 km pro Kilometer 0·13 kr.; „ „ „ 101 „ 200 „ „ „ 0·11 „; „ „ über 200 km . . . „ 0·10 „ (Einheitssatz) + 2 kr. Manip.-Geb. pro 100 kg und 50 pCt. Transportsteuer ab Budapest-Ferenczváros, bis Wien aber pro 100 kg 40·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach der Schweiz, nach Frankreich, Bayern oder Süddeutschland aufgegeben werden. Die auf Grund der vorstehend bezeichneten Einheitssätze für die Strecken bis Budapest-Ferenczváros und des Satzes von Budapest-Ferenczváros bis Wien St E.G. von der ungarisch. Aufgabsstation bis Wien St.E.G. sich ergebenden Gesammtsätze sind in den commerc. Bureaus der betheiligten Verwaltungen, oder auch bei den betreffenden Stationen zu erfahren
707	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnwagen, Tender und Schneepflüge	Prag-Smichow	Olmütz St.E.G. transit oder vice-versa	Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahnfahrzeugen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarif		23·8 Mark pro Achse		Im Kartirungswege		Die Transporte müssen für eigene Rechnung der galiz. Carl Ludwig-Bahn expedirt werden, und muss auf den bezüglichen Frachtdocumenten die genannte Bahnverwaltung oder eine deren Dienststellen als Aufgeber und Empfänger erscheinen. Im nebenstehenden Satze Prag-Smichow ist die event. in dieser Station einzuhebende Manip.-Geb. nicht inbegriffen
				Prag St.E.G., Oe.N.W.B.	Olmütz St.E.G. transit oder vice-versa					20 Mark pro Achse				
708	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Holz des Spec.-Tarif. 2; b) Holz der Classe C dann Eisenbahnschwellen	Wildenschwert	Lobositz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Special-Tarif 2, bezw. für Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	a) 57·0; b) 53·3	a) 43·9; b) 43·9	a) 13·1; b) 9·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche keine Rückvergütungsstempel d. St.E.G. tragen dürfen, längstens bis Ende März 1891 vorzulegen	

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
709	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Malz (für Sendungen, welche in Bubna - Lagerhaus reexpedirt werden)	Kralup St.E.G. oder B.E.B. via Prag B.W.B.	Pilsen B.W.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Special-Tarif I allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Nordwestböhmischer Eisenbahnverband		63·7 kr. (einschliesslich der Reexpeditionsgebühr in Bubna-Lagerhaus)		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse von Kralup und Bubna, längstens bis Ende März 1891 vorzulegen	
710	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zündwaaren	Wien St.E.G. trans. (für Sendungen von Schüttenhofen)	Paluta	180 Tonnen. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif Theil II, Heft 1a	183·4 kr.	100·0 kr.	83·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1891	Die im Verkehre von Wien nach Palota publicirten Begünstigungen finden auf diese Transporte keine Anwendung
711	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Wein in Flaschen (in Kisten verpackt)	(siehe unten)	Wien St. E. G. transit	a) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief ad a) und b) Die Sendungen müssen mit directen nach der Schweiz oder Frankreich lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist nicht zulässig.	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband Theil II, Heft 4, vom 1. Juli 1887, resp. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Heft I, vom 15. Jänner 1885	Kreuzer (siehe unten)	in Centim. a) b) (siehe unten)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse. Vorzulegen innerhalb 2 Monaten nach Ablauf der Begünstigung	In Kisten verpackter Wein kann auch zur Completirung des Gewichtes von in Fässern zur Aufgabe gebrachten Sendungen auf 5000, resp. 10000 kg verwendet werden, in welchem Falle die in gegenwärtiger Kundmachung publicirten Frachtsätze auch auf den in Kisten verpackten und zur Zuladung verwendeten Wein angewendet werden

711 von	Frachtsatz per 100 kg Kreuzer	Zugestandener Frachtsatz in Centim. a)	b)
Almás-Füzitö	66·6	106	90
Alvincz	228·6	383	303
Apcz-Szántó	123·7	191	149
Arad	175·6	279	219
Bánhida	72·6	117	98
Bia-Torbágy	86·1	129	101
Bicske	80·8	129	101
Budaörs	90·1	133	101
Budapest			
dp. t. p. u.	92·6	137	104
Jozsefváros	92·6	137	101
föv. közr.	92·6	137	104
Kelenföld	92·6	134	101
Csucsa	194·7	316	249
Debreczen	167·2	262	206
Eger	143·5	221	174
Forró-Encs	167·7	263	207
Gyöngyös	130·5	201	157
Györ	49·7	59	60
Gyorok	181·4	290	228
Gyulafehérvár	230·9	387	306
Herczeghalom	83·9	129	101
Kétegyháza	164·8	258	203
Kolozsvar	213·6	353	279
Köbánya	94·6	141	108
Medgyes	252·4	429	340
Miskolcz	156·4	243	191
Mitrovitz	198·9	324	250
Nagy-Enyed	237·0	399	316
Nagyvárad	173·5	275	216
Paulis	182·9	293	231
Radna-Lippa	184·7	297	231
Segesvár	262·7	458	363
Száár	76·7	124	101
Szerencs	167·4	263	207
Tata-Továros	69·5	111	94
Tokaj	171·9	271	214
Tövis	236·2	398	315
Ujvidék	179·3	286	219
Ujszöny	62·8	99	84
Vadkert-Tázlár	130·1	204	160
Zimony	197·8	322	249
Budafok	92·6	131	101
Szeged máv. und ávt.	158·3	232	181
Budapest St.E.G.	92·6	137	104
Köbány St.E.G.	94·6	141	108

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
712	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Angern	Budapest St.E.G., -Josefstadt, -Leopoldstadt, -Donauufer-Bahnhof, -Südbahnhof und Palota	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Diese Frachtsätze finden nur für Transporte jener Firmen Anwendung, welche sich schriftlich verpflichtet haben, ihre Transporte im Jahre 1890 ausschliesslich und direct per Bahn zu expediren	Bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif	Verschieden	kr. 70·9	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Durch diese Frachtsätze werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1889, sub Post 3205, publicirten ermässigten Refactiefrachtsätze, insoweit sich dieselben auf Wagenladungen beziehen, ausser Kraft gesetzt. Für Sendungen nach unterhalb Budapest gelegenen Stationen werden bis Budapest die hier publicirten, ab Budapest die officiellen Frachtsätze abgerechnet
				Austerlitz						95·4				
				Bedihošt						98·3				
				Bisenz-Pisek						84·5				
				Branowitz						83·4				
				Brodek						95·4				
				Brünn St.E.G. und K.F.N.B.						87·6				
				Butschowitz						108·6				
				Chirlitz-Turas						89·0				
				Chropin						95·1				
				Chybi						114·6				
				Dürnkrut						72·5				
				Freiheitau						108·7				
				Göding						81·0				
				Grussbach-Schönau St.E.G. und K.F.N.B.						84·8				
				Hohenau						74·9				
				Hradisch K.F.N.B.						86·6				
				Hullein						91·6				
				Kanitz-Eibenschitz						87·6				
				Kojetein						94·3				
				Kostel						79·7				
				Kremsier						92·7				
				Kromau						87·6				
				Krzenowitz						91·4				
				Kwassitz-Tlumatschau						90·4				
				Leipnik						96·4				
				Lundenburg						78·0				
				Mähr.-Ostrau						107·4				
				Mislitz						87·6				
				Mödritz						86·4				
				Napagedl						88·5				
				Nezamislitz						96·0				
				Olmütz						97·5				
				Prerau						94·0				
				Radwanitz						96·4				
				Raitz						103·9				
				Raigern						85·6				
				Rohatetz						82·4				
				Rohrbach-Seelowitz						84·7				
				Saitz						81·0				
				Schlappanitz						97·1				
				Sokolnitz						90·0				
				Standing						109·7				
				Sternberg						99·9				
				Tischnowitz						106·1				
				Troppau						111·1				
				Ungar.-Hradisch St.E.G.						86·6				
				Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik						86·6				
				Ungar.-Ostra						89·0				
				Wschetul						92·4				
				Wischau						95·1				
				Wrbatek						99·6				
713	Böhmischen Commercialbahnen		Rübenschnitze	Libaň-Psinic	Jičin	Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 300 Waggons. Bei Zahlung der Fracht mindestens für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen	Bis Ende December 1890	Instructions-Tarif vom 15. August 1884	10·4 kr.	9·2 kr.	1·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen Ende März 1891	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Rübe	Jičin	Libaň-Psinic				10·4 kr.	9·2 kr.	1·2 kr.		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen Ende März 1891	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
714	Südnorddeutsch. Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Reichenberg-Gablonz		Güter aller Art	Reichenberg	Dörfl*)	a) Für Güter bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten b) Für Güter bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, bezw. Durchführung im Tarifwege	Gebührentarif der Localbahn Reichenberg-Gablonz	Bestehen keine	a) 56 kr. b) 43 kr.		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet *) Franz von Liebig'sche Fabriken
				Dörfl*)	Reichenberg					a) 36 kr. b) 28 kr.				
715	Südbahn-Gesellschaft		Cement	Kufstein	Bozen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreff des Auf- und Abladens dieser Transporte sind die Bestimmungen der Serie XIII des Südbahntarifes massgebend. Sendungen müssen zum Wiederaufbau der Baumwollspinnerei und Weberei in Bozen und zu Regulirungsarbeiten an der Talfer bestimmt und an die obgenannte Baumwollspinnerei adressirt sein	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	40	27	13	Im Kartirungswege		
									Kreuzer Noten exclus. Manip.-Geb.					

Berichtigung. Galizische Carl Ludwig-Bahn. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 24, ddo. 27. Februar 1890, sub Post 654, publicirten Frachtsätze für Raffinade-Zucker der Classe II sind in den Relationen:

Dürnkrut—Czernowitz von 453·0 auf 453·5
Chybi—Zuczka . . . . „ 325·9 „ 325·4 und
Chybi—Czernowitz . . „ 325·4 „ 325·9 richtig zu stellen

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 28. **Wien, 8. März 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, des Handels und der Finanzen vom 24. Jänner 1890 *), betreffend die Zusatzerklärung vom 15. April 1889 zur internationalen Reblaus-Convention vom 3. November 1881, R.-G.-Bl. Nr. 105 ex 1882.

Auf Grund der Zusatzerklärung vom 15. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 16, zur internationalen Convention, betreffend die Reblaus, vom 3. November 1881, R.-G.-Bl. Nr. 105 ex 1882, wird im Einvernehmen mit der königl. ungarischen Regierung bestimmt, dass bezüglich der im Anhange zur Verordnung vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, ad Post 2, aufgeführten Pflanzensendungen die Beibringung der im Artikel 3, Alinea 2, der Convention vorgesehenen Bescheinigung der zuständigen Behörde des Ursprungslandes dann nicht nothwendig ist, wenn es sich um Sendungen aus einem Etablissement handelt, in welchem regelmässige Untersuchungen in angemessener Jahreszeit vorgenommen, und welches amtlicherseits als den Anforderungen der Convention entsprechend erklärt worden ist.

Die betreffenden von den einzelnen Conventionsstaaten veröffentlichten Verzeichnisse solcher Etablissements werden den Eingangszollämtern mitgetheilt werden.

Taaffe m. p. **Falkenhayn** m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

*) Enthalten in dem am 13. Februar 1890 ausgegebenen VII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 17.

Notizen über den Oberbau Abt'schen Systems bei mehreren Drahtseil- und Zahnschienenbahnen.

Nach Plänen und sonstigen Angaben, welche uns der Ingenieur Roman Abt bezüglich des Oberbaues mehrerer nach seinem Systeme ausgeführten oder in Ausführung begriffenen Bahnen zur Verfügung gestellt hat, bringen wir im Nachstehenden Folgendes zur Mittheilung:

1. Die Drahtseilbahn in Neapel.

Diese mit 1·435 m Spurweite ausgeführte Linie besitzt 280‰ Maximalneigung. Der auf Holzquerschwellen von 2·4 m Länge, 20 cm Breite und 13 cm Höhe gelagerte Oberbau besteht nebst den Laufschienen von 120 Millimeter Höhe aus einer in der Geleisemitte befindlichen zweilamelligen Zahnschiene.

Diese Lamellen sind auf schmiedeisernen Stühlen gelagert, welche aus einer 28 cm breiten, 12 cm langen und 12 mm dicken Bodenplatte mit 2 aufgenieteten Winkeln von 94 mm Schenkellänge und 18 mm Dicke gebildet sind. Die Befestigung der Stühle an die Schwellen erfolgt mittelst Holzschrauben von 20 mm Durchmesser.

Die beiden Winkel des Stuhles haben unter sich eine lichte Entfernung von 80 mm und sind die Stahllamellen an den inneren Flächen der Winkel mit je zwei Schrauben per Lamelle und Stuhl befestigt. Nachdem jede Lamelle 20 mm Stärke besitzt, verbleibt zwischen denselben noch ein freier Zwischenraum von 40 mm. Die Lamellenhöhe beträgt 80 mm. Die Oberkante der Zahnschienen liegt in 142 mm Höhe über der Schwellenoberfläche. Der Theilkreis der Zahnschiene ist 10 mm unterhalb der Lamellen-Oberkante gelegen. Die Zahntheilung beträgt 60 mm, die Zahntiefe 35 mm. Die Ver-

setzung der Zähne ist derart, dass stets auf eine Zahnlücke der einen Lamelle ein Zahn der anderen fällt.

2. Die Drahtseilbahn von Mondovi.

Diese gleichfalls normalspurig ausgeführte Bahn von circa 520 m Länge besitzt Neigungen bis 340‰.

Der Anfangspunkt der Linie ist in 405·4 m Höhe, die Endstation in 543·4 m Höhe über dem Meere gelegen.

Auch dieser Oberbau ruht auf hölzernen Querschwellen mit den obbeschriebenen Dimensionen und besitzt eine zweilamellige Zahnschiene, und sind die Lamellen auf Stahlgussstücken gelagert Der Lagerstuhl hat eine T-Form; die horizontale Rippe desselben besitzt 23 cm Breite, 12 cm Länge und 20 mm Stärke, die verticale Rippe ist 49 mm hoch und 35 mm stark.

Die Befestigung des Stuhles an die Querschwellen erfolgt mittelst Holzschrauben. An die verticale Rippe des Stuhles legt sich beiderseits eine Zahnlamelle von 20 mm Dicke und 85 mm Höhe an. Beide Lamellen sind mit der Rippe durch einen durchgehenden Schraubenbolzen von 20 mm Durchmesser verbunden.

Die Zahntheilung, Zahnform und Tiefe, sowie die Versetzung der Zähne ist die gleiche wie bei der Drahtseilbahn in Neapel.

Die Laufschienen sind 110 mm hoch, der Abstand der Oberkante der Lamellen von der Schwellenoberfläche beträgt 105 mm.

3. Die Drahtseilbahn auf den Monte San Salvatore bei Lugano.

Diese circa 1500 m lange, mit 1 m Spurweite ausgeführte Bahn führt mit stetig wachsender Neigung bis zu 590‰ zur oberen Station.

Der Anfangspunkt in Fontana ist in 282·7 m Höhe, der Endpunkt in 884·9 m Höhe über dem Meere gelegen. Die Linie enthält eine Contracurve von 250 und 400 m Radius mit dazwischenliegenden Geraden von 24 m Länge; im Uebrigen ist die Bahn in der Geraden gelegen.

Der Oberbau ruht auf eisernen Querschwellen von 1·5 m Länge, welche aus einem ungleichschenkeligen Winkeleisen (8 und 12 cm Schenkellänge) gebildet sind.

Der Stuhl für die zweitheilige Zahnschiene Abt'schen Systems ist aus zwei Winkeln von 90 mm Schenkellänge gebildet, deren senkrechte Innenflächen 68 mm von einander abstehen.

Die Befestigung dieser Stuhlwinkel an die Eisenschwelle erfolgt mit je zwei 19 mm starken Schrauben.

An diese Winkel sind die 85 mm hohen und 20 mm starken Zahnlamellen seitlich angeschraubt, so dass der lichte Zwischenraum zwischen den Lamellen 28 mm beträgt. Jede Lamelle ist an ihren Winkel mit je 2 Schrauben von 19 mm Durchmesser befestigt.

Auch hier beträgt die Zahntheilung 60 mm, die Tiefe der Zahnlücke 35 mm.

Die Oberkante der Lamellen ist gleich jener der Laufschienen in 120 mm Höhe über der Schwellenoberfläche gelegen.

4. Die Bahn Visp-Zermatt mit gemischtem Betriebe. (Im Bau begriffen.)

Die mit 1·0 m Spurweite ausgeführte und circa 35 km lange Bahn beginnt in Visp im Rhonethale in der Höhe von 653·6 m über dem Meere und endet in Zermatt 1600 m über dem Meere.

Die Linie enthält 6 Zahnschienenstrecken, von welchen die längste zwischen Stalden und St. Nicolas circa 2·3 km Länge besitzt.

Die maximale Neigung der Zahnschienenstrecken beträgt 125‰, jene der Adhäsionsstrecken 25‰.

Die zur Anwendung gelangende Maschine besitzt zwei gekuppelte Adhäsionstriebachsen und eine Laufachse; an den Adhäsionsachsen ist ein innerer Rahmen aufgehängt, welcher die Achsen von zwei gekuppelten Zahnrädern trägt.

Der Oberbau liegt auf eisernen Querschwellen von 1·8 m Länge, 22 cm unterer und 12 cm oberer Breite.

Der Querschnitt der Schwellen ist der übliche trapezförmige mit senkrecht abschliessenden Seitentheilen.

Die Wandstärke der Schwellen beträgt 8·5 mm. In der Mitte der Schwellen ist ein T-förmig gebildeter Sattel aufgeschraubt, dessen senkrechte Rippe in 62 mm Höhe über der Schwelle beiderseits Absätze besitzt, auf welchen die beiden Zahnlamellen aufruhen.

Der mittlere Theil des Sattels reicht noch zwischen den Lamellen bis auf 122 mm über der Schwellenoberfläche hinauf, und sind die Lamellen an denselben mit einer durchgehenden Schraube von 20 mm Stärke befestigt. Jede Lamelle besitzt 20 mm Stärke und 110 mm Höhe; der lichte Zwischenraum zwischen beiden Lamellen beträgt 32 mm.

Die Zahntheilung ist mit 60 mm, die Tiefe der Zahnlücke mit 50 mm bemessen; der Theilkreis liegt 15 mm unter der Lamellen-Oberkante.

Die Oberfläche der Lamellen ist in 172 mm Höhe, jene der Laufschienen in 110 mm Höhe über der Schwelle gelegen.

5. Die Zahnradbahn auf den Monte Generoso.

Diese mit 80 cm Spurweite ausgeführte, circa 9 km lange Bahn, führt von Capolago in 276·8 m Höhe auf die Spitze des Monte Generoso in 1596·1 m Höhe über dem Meere.

Die maximale Neigung der Bahn beträgt 220‰, der kleinste Radius der Bögen 60 m.

Die Linie wird mit Zahnradmaschinen mit zwei gekuppelten Zahnrädern und einer hinteren Laufachse betrieben.

Die Constructionsweise des Oberbaues und der eisernen Querschwellen ist die gleiche wie bei der Visp-Zermatter Bahn. Die Zahnschiene ist zweilamellig mit 110 mm Höhe und 20 mm Dicke.

Die Oberkante der Zahnschiene ist in 150 mm Höhe, jene der Laufschienen in 100 mm Höhe über der Schwellenoberfläche gelegen.

6. Die Zahnradbahn auf den Pike's Peak in den Vereinigten Staaten. (Im Bau begriffen.)

Diese mit 1·435 m Spurweite als reine Zahnradbahn zur Ausführung gelangende Linie besitzt eine Länge von circa 14 km und ist der Anfangspunkt, in Maniton bereits 2013 m über dem Meere gelegen. Die Endstation am Bergesgipfel liegt 4327 m über dem Meere.

Die maximale Neigung der Bahn beträgt 250‰, der kleinste Curvenradius 115 m.

Der Oberbau ruht auf hölzernen Querschwellen von 2·4 m Länge, 20 cm Breite und 16 cm Höhe. Die Laufschienen sind 88 mm hoch. Die Lagerstühle für die zweilamellige Zahnstange Abt'schen Systems sind aus Gusseisen hergestellt und besitzen im Wesentlichen einen T-förmigen Querschnitt, sowie eine Nase, mit welcher sich der Stuhl an die Seitenfläche der Holzschwelle anstemmt.

Die horizontale Platte des Stuhles besitzt 30 cm Breite, 15 cm Länge und 25 mm Stärke. Ihre Befesti-

gung auf den Schwellen erfolgt mittelst Holzschrauben von 24 mm Durchmesser.

Die senkrechte Mittelrippe des Stuhles ist 41 mm stark und 63 mm hoch. An dieselbe legen sich beiderseits die Stahllamellen der Zahnschiene, welche je 32 mm stark und 113 mm hoch sind.

Ihre Befestigung an diese Mittelrippe erfolgt mittelst zwei durchgehenden Schrauben von 22 mm Stärke, welche auf einer Seite ein Deckplättchen von 10 mm Stärke und 15 cm Länge und einen Sicherungsring von 5 mm Stärke erhalten. Der Zwischenraum beider Lamellen beträgt 41 mm.

Die Oberkante der Zahnlamellen ist 50 mm über jener der Laufschienen, d. i. 138 mm über der Schwellenoberfläche gelegen.

Die Zahntheilung beträgt 60 mm, die Zahntiefe 50 mm, der Theilkreis liegt 15 mm unter der Oberkante der Lamellen.

Die Versetzung der Zähne gegeneinander ist die gleiche wie bei den übrigen mit zwei Lamellen ausgeführten Zahnschienenbahnen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budget-Ausschusses des Abgeordnetenhauses vom 3. März betonte zu Titel „Staatseisenbahnbau" Abg. Dr. Menger die Nothwendigkeit des Baues der für Schlesien sehr wichtigen Eisenbahnlinien Lindewiese-Reichsgrenze, dann Troppau-Ratibor.

Abg. Dr. von Plener brachte den schon öfter vorgebrachten Wunsch der Gemeinde Fleissen um Errichtung einer Haltestelle an der Sächsischen Staatsbahn zwischen Eger und Voitersreuth zur Sprache, und fragte ferner, warum die Concessionirung der Linie Carlsbad — Johann-Georgenstadt über Neudeck nicht vorschreite.

Abg. Dr. Russ fragte an, wie es mit der Errichtung der Haltestelle Schloppenhof an der bayerischen Fichtelgebirgs-Bahn stehe, ferner, inwieweit die Regierung geneigt wäre, die Erbauung einer Bahn von Schlackenwerth nach Joachimsthal zu unterstützen, welche der armen Gebirgsbevölkerung, dem bergbauenden Staate und dem Gewerbe von Joachimsthal zu dienen berufen sei. Die Erbauung dieser Bahn würde auch die Trasse Carlsbad—Johann-Georgenstadt erleichtern und verwohlfeilen. Endlich fragte Redner auch nach dem Stande des Bahnprojectes Carlsbad-Marienbad und welche Stellung die Regierung gegenüber dem derzeitigen Concessionär einnehme.

Abg. Lupul besprach die Vervollständigung des Localbahnnetzes in der Bukowina und wünscht den Ausbau der Strecke von einem Punkte der Lemberg-Czernowitzer Bahn an den Dniester-Fluss.

Abg. Dr. Ritter von Kraus fragte an, in welches Stadium die seit Jahren geführten Verhandlungen der Concessionäre für die Linie Fürstenfeld-Hartberg mit der Regierung getreten seien.

Abg. Dr. Herbst brachte die Eisenbahn Budweis-Krumau-Salnau zur Sprache. Diese sei nach dem Gesetze über die böhmische Transversalbahn vom Staate zu bauen, wenn deren Bau durch Privatunternehmer nicht sichergestellt wird. Nun sei zwar der Localeisenbahn-Gesellschaft die Concession schon vor Jahren ertheilt, von der Gesellschaft aber bisher von der Concession kein Gebrauch gemacht worden. Es sei daher der Fall eingetreten, wo nach dem Gesetze der Staatsbau einzutreten habe.

Das südwestliche Böhmen leide an der wirthschaftlichen Isolirung, und sei bei dem Streben, aus derselben herauszutreten, gewiss einer Unterstützung würdig und bedürftig. In dieser Beziehung wies Redner insbesondere auf die kurzen Bahnen hin, welche Winterberg und Prachatitz mit der Franz Josef-Bahn verbinden sollen, worüber sich die Verhandlungen schon seit Jahren hinziehen. Redner betonte insbesondere, dass die Uebernahme der Garantie für die Verzinsung einer sehr mässigen Summe von Prioritäten jener der Uebernahme von Stammactien weit vorzuziehen und für den Staat viel vortheilhafter sei und das Zustandekommen der Bahn ermöglichen würde.

Abg. Jahn fragte, wie weit die Verhandlungen bezüglich der Bahn Beneschau-Wlašim gediehen seien.

Abg. Dr. Menger erklärte, es sei nicht zu billigen, dass, obwohl ein Staatsvertrag zwischen Oesterreich und Preussen, betreffend die Linien Lindewiese-Reichsgrenze und Troppau-Ratibor, bestehe, man trotzdem die preussischen Strecken ausbauen lasse und nicht den Bau der österreichischen ermögliche. Die Ermöglichung dieser Bauten sei eine Pflicht der österreichischen Regierung, ausserdem durch die wirthschaftlichen Interessen Schlesiens dringendst geboten. Redner bemerkte endlich, dass, wenn irgend eine Bahn verstaatlicht werden sollte, dies bezüglich der Mährisch-schlesischen Centralbahn zu geschehen habe, deren Verstaatlichung nicht übermässige Kosten in Anspruch nehmen und der Regierung eine bedeutende Macht in die Hand geben würde.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem gab in Beantwortung der gestellten Anfragen eingehende Auskunft über den Stand der verschiedenen zur Sprache gebrachten Bahnprojecte. Die Herstellung der vom Abg. Dr. Menger besprochenen Bahnlinie Troppau-Ratibor steht nach dem Staatsvertrage in Connex mit jener der Linie Barzdorf-Ottmachau. Der preussische Theil letzterer Strecke ist nach den vorliegenden Mittheilungen auch durch namhafte Beiträge der österreichischen Interessenten derzeit als gesichert zu betrachten. Bei der österreichischen Strecke sind die Verhandlungen wegen Erhöhung der Beitragsleistungen im Zuge. Die österreichischen Interessenten in der Nähe von Barzdorf werden indess schon von dem Ausbau der preussischen Strecke einen gewissen Vortheil haben. Den gleichfalls vom Abg. Dr. Menger geäusserten Wunsch wegen Bedachtnahme auf die Möglichkeit einer Fortsetzung bei den Stationserweiterungen für den Anschluss der schlesischen Localbahnen der Nordbahn versprach der Herr Minister bei der Projectsgenehmigung zu berücksichtigen.

Auf die Anfrage des Abg. Dr. von Plener erwiderte der Herr Minister: Wegen Errichtung einer Station im Zuge der kgl. sächsischen Staatsbahnlinie Eger-Plauen auf österreichischem Gebiete bei Fleissen, wurden bereits in den Jahren 1869 und 1870 resultatlose Verhandlungen geführt. Den im Jahre 1883 wieder eingeleiteten Erhebungen zufolge erklärten sich die Bezirksvertretung Wildstein und die Gemeinde Fleissen bereit, zu den Herstellungskosten zusammen einen Beitrag von 7000 fl. ö. W. zu leisten. Hierauf wurde die Intervention des k. und k. Ministeriums des Aeussern in Anspruch genommen, um mit Rücksicht auf die Opferwilligkeit der Interessenten die fragliche Stationserrichtung zu erreichen. Laut Mittheilung des Ministeriums des Aeussern hat nunmehr die kgl. sächsische Regierung mit Rücksicht auf die unverhältnissmässig hohen Herstellungskosten per 124.000 Mark der Errichtung der fraglichen Station nicht zugestimmt, nachdem auch die Bedeckung der Verzinsung der Herstellungskosten, sowie der erforderlichen Ausgaben für die Unterhaltung der Station selbst und für das dort zu stationirende Eisenbahn- und Zollpersonal sich nicht voraussehen lässt. Das ist der letzte weniger erfreuliche Stand der Angelegenheit. Ueber die Frage, ob man aus Staatsmitteln einen Beitrag leisten könnte, kann ich mich heute nicht äussern. Ein Präcedens einer solchen Beitragsleistung bei einer nicht im Eigenbetriebe des Staates stehenden Bahn ist meines Erinnerns nicht vorhanden.

Auf die vom Abg. Dr. Russ gestellte und vom Abg. Dr. Bareuther unterstützte Anfrage in Betreff der Errichtung einer Station bei Schloppenhof auf der Linie Eger-Waldsassen der bayerischen Staatsbahnen, gab Se. Excellenz der Herr Minister den neuesten Stand dieser Angelegenheit bekannt, wie folgt: Mit Note vom 7. Februar d. J. hat das kgl. bayerische Ministerium des Aeussern sich bereit erklärt, die Anlage einer Haltestelle bei Schloppenhof in Betracht zu ziehen. Dabei wurde jedoch der Vorbehalt gemacht, dass sowohl der Personen- als der Güterverkehr auf die Strecke von Eger nach Schloppenhof und umgekehrt, also auf das Innere des österreichischen Zollgebietes und auf die zur Tageszeit verkehrenden fahrplanmässigen Züge beschränkt werde. Zugleich wird verlangt, dass die Interessenten die Kosten der zur Sicherung des Zollgefälles erforderlichen besonderen Einrichtungen tragen, wie auch nach den in Bayern allgemein geltenden Grundsätzen sich an dem Herstellungsaufwande der Haltestelle durch unentgeltliche Hergabe des Grundes und Bodens, sowie Bezahlung der Hälfte der mit 60.000 Mark veranschlagten Baukosten betheiligen. Zur einvernehmlichen Feststellung der Ausführungs-Modalitäten soll demnächst eine commissionelle Berathung der betheiligten Verwaltungen stattfinden.

Auf die Anfrage des Abg. Lupul wegen Ausführung der vom Bukowinaer Landtage unter Subventions-Zusicherung befürworteten Bahnverbindung von der Czernowitzer Bahn zum Dniester bemerkte Se. Excellenz der Herr Minister, ein Antrag oder eine

Concessionswerbung wegen einer solchen Fortsetzung zu den Bukowinaer Localbahnen liege dem Handelsministerium nicht vor, der Herr Minister sei jedoch bereit, die in der Resolution des Bukowinaer Landtages ausgesprochenen Wünsche in Erwägung zu ziehen.

Bezüglich der von den Abg. Dr. von Plener und Dr. Russ urgirten Bahnverbindung Carlsbad—Johann-Georgenstadt wies der Herr Minister darauf hin, dass die Realisirung dieser Eisenbahnverbindung zum Theile auch von dem derzeit noch nicht gesicherten Ausbau der Eisenbahn Marienbad-Carlsbad abhängig erscheint. Indess sei ein Fortschritt in technischer Hinsicht insoweit zu constatiren, als es möglich geworden ist, die ursprünglich gestellten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Bahn und mithin auch die bisher veranschlagten, der voraussichtlichen Rentabilität nicht entsprechenden Anlagekosten erheblich herabzumindern.

Auf den solcherart geschaffenen Grundlagen werden sohin von den Interessenten neuerliche Projectsstudien zum Zwecke der thunlichsten Herabminderung des Anlagecapitals durchgeführt, und sind die bezüglichen Vorlagen und Financirungsanträge abzuwarten.

In Bezug auf das vom Abg. Dr. Ritter von Kraus zur Sprache gebrachte Bahnproject Fürstenfeld-Hartberg theilte der Herr Minister mit, dass die mit den Interessenten und zwischen den betheiligten Ministerien eingeleiteten Verhandlungen soeben zum Abschlusse gelangt sind, so dass er die sichere Erwartung aussprechen dürfe, eine Vorlage wegen finanzieller Unterstützung dieses Bahnprojectes durch den Staat noch in diesem Monate einbringen zu können.

Betreffs des vom Abg. Dr. Herbst betonten Ausbaues der Localbahn Budweis-Salnau hat es das Handelsministerium an Bemühungen nicht fehlen lassen, die ertheilte Concession zur Ausführung zu bringen. Von der Modalität des Staatsbaues als einem weiteren Zugeständnisse an die Interessenten sei bei der gewährten hohen Subvention schon aus principiellen Gründen Umgang zu nehmen. Dem Wunsche der Interessenten entsprechend, hat der Herr Minister selbst eine Verhandlung im Handelsamte anberaumt, um die gegenseitigen Ansprüche festzustellen und die Betheiligten einander näher zu bringen. Der bisher günstige Verlauf dieser Verhandlung lässt einen befriedigenden Abschluss in dem Sinne erwarten, dass die Ausführung des bezüglichen Gesetzes endlich erfolgen werde.

Ueber das vom Abg. Dr. Herbst gleichfalls zur Sprache gebrachte Project Wodnian-Prachatitz bemerkte der Herr Minister, dass dieses, sowie das gleichfalls vorliegende Localbahnproject Wollin-Winterberg in gleicher Weise den Zweck verfolgen, die bisher einer Bahnverbindung entbehrenden Gebiete des Böhmerwaldes durch Seitenverbindungen aufzuschliessen, welche volkswirthschaftlich einer längs des Böhmerwaldes hinziehenden Bahnlinie vorzuziehen seien. Nachdem aber für beide Bahnprojecte staatliche Subventions-Leistungen in verhältnissmässig hohen Beträgen in Anspruch genommen werden, wurden zunächst Erhebungen eingeleitet und die Statthalterei einvernommen, um die Vorfrage auszutragen, welches dieser beiden Projecte in erster Linie zur Ausführung in Aussicht zu nehmen sei. Wenn eine gleichzeitige Sicherstellung beider Projecte in Aussicht genommen werden sollte, so müssten die erhobenen Subventionsansprüche entsprechend herabgemindert werden. Bekanntlich ist auch bei einem dieser Projecte die staatliche Unterstützung in Form einer Reinertragsgarantie angeregt, eine Anregung, welcher der Herr Minister principiell nicht abgeneigt, die aber in einem anderen Falle auf Opposition gestossen ist.

Auf das von dem Abg. Dr. Heilsberg besprochene Bahnproject Schrambach-Neuberg übergehend, bemerkte der Herr Minister, dass die Detailprojectirungsarbeiten auf Grund des im Jahre 1888 bewilligten Credites hinsichtlich der bei Kernhof beginnenden Steilrampen ihren ordnungsmässigen Fortgang nehmen. Bezüglich der Theilstrecke von Schrambach über St. Egyd bis Kernhof liegen dem Handelsministerium Anträge von privater Seite vor, denen zufolge diese Theilstrecke als Localbahn unter entsprechender Subventions-Leistung des Staates hergestellt werden soll. Die Verhandlungen hierüber sind dem Abschlusse nahe. Sofern sie, wie auch jene zwischen den betheiligten Ministerien, zu einem befriedigenden Ergebnisse führen, würde die Regierung in der Lage sein, mit einer Gesetzesvorlage an den Reichsrath heranzutreten.

Bezüglich des Baues der Eisenbahnlinie Lindewiese-Barzdorf verwies der Herr Minister auf die von der Localbahn-Gesellschaft eingegangene concessionsmässige Verpflichtung, welche die Höhe der Interessenten-Beiträge mit einer mässigen Rentabilität des Anlagecapitals in Beziehung bringt. Er sei bereit, die Anregung wegen approximativer Fixirung der Beitragssumme in Erwägung zu ziehen. Hinsichtlich des Bahnprojectes Marienbad-Carlsbad werde es sich, da neue Vorschläge der Concessionäre in Aussicht gestellt sind, in der nächsten Zeit entscheiden, ob es für den Staat vortheilhafter sei, ihnen die Ausführung der Concession zu belassen oder mit der Entziehung der Concession unter Einziehung der Caution vorzugehen.

Auf die vom Abg. Dr. Russ gestellte Anfrage in Betreff einer eventuellen Subventionirung des den Bahnbau Carlsbad—Johann-Georgenstadt erleichternden Bahnprojectes Joachimsthal-Schlackenwerth machte der Herr Minister darauf aufmerksam, dass die Staatsverwaltung nur gegenüber concreten Anträgen und Concessionswerbungen, wie solche aber für die genannten, sowie für einige andere hier zur Sprache gebrachte Projecte derzeit nicht vorliegen, sowie unter der weiteren Voraussetzung gesicherter Interessenten-Beiträge und eines vollständigen Financirungsplanes in die Lage komme, Stellung zu nehmen. Wenn auch für Localbahnen nicht sehr viel geschehen könne, so pflegen doch im Laufe eines Sessionsabschnittes bei zwei bis drei Localbahnprojecten, die wirklich spruchreif sind, die vorhin bezeichneten Voraussetzungen einzutreten.

Mit der Anschauung des Abg. Dr. Herbst, dass es eine zweckmässigere Form der Staatsunterstützung sei, die Prioritäten zu garantiren als Stammactien zu übernehmen, erklärte sich der Herr Minister vollkommen einverstanden, und wird er, soweit er in die Lage kommt, die Berücksichtigung des Staatshaushaltes vorausgesetzt, diese Unterstützungsform sehr gern in Vorschlag bringen.

Zu Titel „Antheil des Staates am Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn", welcher mit 169.129 fl. eingestellt ist, bespricht

Abg. Dr. Menger die bei der Nordbahn durchgeführte Tarifermässigung für Zucker und Kohle und ersuchte um Abhilfe bezüglich der bei dem Ostrauer Bahnhofe bestehenden Uebelstände, auch erkundigte er sich bezüglich der Ausgabe directer Fahrkarten von Wien und wichtigeren Nordbahnstationen nach Stationen der Centralbahn und Hannsdorf-Ziegenhals.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem schätzt den durch die Tarifermässigungen bei der Nordbahn im Jahre 1890 eintretenden Ausfall auf 400.000 fl. Die Nordbahn sei beschäftigt, ihre wichtigeren Stationen, darunter auch Ostrau, durch Anlage von Vorbahnhöfen für die Zugsrangirung zu entlasten. Der Minister wird die ausserdem wünschenswerthe Verbesserung des Bahnhofes Ostrau der Gesellschaft empfehlen. Bezüglich der directen Fahrkarten verwies der Herr Minister auf den Bericht des Referenten und stellte das detaillirte Verzeichniss der Relationen, in denen directe Fahrkarten eingeführt wurden, dem Fragesteller zur Verfügung.

Die Titel „Staatseisenbahnbau", „Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privateisenbahnen" und „Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen" wurden hierauf angenommen und die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn von Langendorf nach Türnau, eventuell nach Kornitz. (Vorconcessions-Ansuchen.) Die Stadtvertretung Littau hat im Vereine mit mehreren Interessenten bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurig auszuführende Localeisenbahn von der Papierfabrik in Langendorf über Ober- und Unter-Langendorf, Mähr.-Neustadt, Pinka, Schwarzbach, Littau, Chudrein und Busau nach Kornitz, eventuell Türnau, zum Anschlusse an die Mährische Westbahn angesucht.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Dolina-Wygoda im Staatsbetriebe: drittes Geleise in der Station Wygoda.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, betreffend die Anlage eines dritten Geleises in der Station Wygoda der Localbahn Dolina-Wygoda, für den 11. März anberaumt und den k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz mit der Leitung dieser Amtshandlung betraut. [G.-I.-Z. 3197.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Prag-Bodenbach: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Schönpriesen.) Das Aufnahmsgebäude in der Station Schönpriesen der Linie Prag-Bodenbach wird durch einen Anbau vergrössert und wird ein Gehweg zu demselben hergestellt.

[14. Februar, Z. 45.827 ex 1889.]

— (Linie Brünn-Prag: Herstellung einer Centralweichenhütte für die Betriebsausweiche in Schimitz.) Das Project, betreffend die Herstellung einer Hütte für die Centralweichen- und Signalstell- und Sicherungsanlage der Betriebsausweiche in Schimitz wurde zur Ausführung genehmigt. [14. Februar, Z. 4764.]

— (Linie Wessely a. d. M.—Sudoměřitz—Petrau: Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Strassnitz.) Die Geleiseanlagen in der Station Strassnitz werden durch Neulegung eines dritten Stationsgeleises für Zugskreuzungen und Verbindung des Schottergruben-Geleises mit dem currenten Geleise nächst der Wegübersetzung in km 8·2576 erweitert. [8. Februar, Z. 2962.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Erweiterung der Station Wejhybka.) In der Station Wejhybka gelangen behufs Lagerung von Betriebsmateriale mehrere Depôtplätze zur Ausführung. [18. Februar, Z. 3858.]

— (Project für die Erweiterung der Station Jenč: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Smichov hat die politische Begehung des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn für die Erweiterung der Station Jenč für den 11. März anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann J. Hotowetz in Smichov. [G.-I.-Z. 3321.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für das Wächterhaus sammt Nebengebäude Nr. 129 der Linie Graz-Landesgrenze;
2. für den Kohlenschuppen in der Station Fehring;
3. für die durch Adaptirung gewonnene Kanzlei im Frachtenmagazine in der Station Gleisdorf;
4. für das Stutzgeleise und die Drehscheiben-Anlage beim Frachtenmagazin der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am Quaibahnhofe der Donau-Uferbahn;
5. für die Verkaufshütte der Marie Staufer nächst der Werkstätte in Linz;
6. für das normale Nebengebäude beim Wächterhause Nr. 247 der Linie Wien-Salzburg;
7. für das normale Nebengebäude beim Wächterhause Nr. 9 der Linie Wels-Passau.

Massnahmen für den Kohlenverkehr von Oberschlesien nach Galizien. (Aufstellung eines Contingentwagenparkes Seitens der betheiligten Bahnen.) Ueber Anregung der Aufsichtsbehörde wurden Seitens der betheiligten Bahnverwaltungen Verhandlungen behufs Aufstellung eines Contingentwagenparkes für den oberschlesisch-galizischen Kohlenverkehr eingeleitet. Die als Ergebniss dieser Verhandlungen zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau vereinbarten Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbeistellung zum Kohlentransporte von den Stationen des oberschlesischen Kohlenrevieres nach Galizien via Myslowitz traten mit 1. März in Kraft. [27. Februar, Z. 8324.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Anbringung gedeckter Bremsersitze an den zur Anschaffung gelangenden Kohlenwagen) Die Verwaltung der genannten Bahn hat die projectirten Typenpläne für Kohlenwagen mit Bremse für 15 t Tragfähigkeit durch die Construction gedeckter Bremsersitze ergänzt. Das k. k. Handelsministerium hat nunmehr die in dieser Richtung abgeänderten Typenpläne genehmigt (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 16). [27. Februar, Z. 6655.]

Neutitscheiner Localbahn. (Activirung der gemischten Züge Nr. 11 und 12 ab 1. März.) Der Verwaltungsausschuss der genannten Localbahn hat beschlossen, die gemischten Züge Nr. 11 und 12 (Neutitschein ab 6 U. 30 M., Zauchtl an 7 U., bezw. Zauchtl ab 7 U. 30 M., Neutitschein an 8 U.) ab 1. März in Verkehr zu setzen. Diese Züge haben in Zauchtl Anschluss an den Localzug Nr. 35 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. [G.-I.-Z. 3088/II.]

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

5. März: Der Verkehr auf der Schleppbahn Berhometh-Mežebrody wurde am 5. März wieder aufgenommen.

6. März: Der Güterverkehr auf der Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza wurde am 5. März wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Pressburg-Steinamanger. (Entsendung einer Deputation zum kgl. ungar. Handelsminister.) Die Concessionswerber der projectirten Localbahn Pressburg-Steinamanger, welche die directe Verbindung des nordwestlichen mit dem südwestlichen und südlichen ungarischen Eisenbahn-Betriebsnetze herzustellen berufen ist (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 75 ex 1889, Vorconcession Post 4, und 123 ex 1889), haben eine Deputation zum kgl. ungar. Handelsminister mit der Bitte um Beschleunigung der Concessions-Ertheilung entsendet, damit der Bau dieser Linie noch im Laufe dieses Jahres begonnen und bis zum Zeitpunkte der Vollendung der Pressburger Brücke, d. i bis Ende 1891 (vergl. Verordgs.-Blatt Nr. 97 ex 1889), fertiggestellt werden könne. Nachdem dies nun davon abhängt, dass die Vorlage noch im Laufe der gegenwärtigen Session der Legislative verhandelt werde, forderte der Minister die Petenten auf, das zur Formulirung des Gesetzentwurfes erforderliche Materiale je früher ihm vorzulegen. — Bei der nun in Angelegenheit dieser Localbahn am 14. Februar im kgl. ungar. Handelsministerium abgehaltenen Concessions-Verhandlung wurde, entgegen dem Antrage der Concessionswerber, welche den Curs der Prioritätsactien mit 72 beantragten, dieser mit 80 bemessen. Des Ferneren wurde bedungen, dass die Gesellschaft in Pressburg einen selbstständigen Bahnhof zu erbauen habe, dessen Kosten mit 300.000 fl. bemessen wurden, während die Projectanten ursprünglich die gemeinsame Benützung des ohnehin beengten Bahnhofes der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft beantragten. Nachdem ferners bezüglich der Tarife für die die Pressburger Eisenbahnbrücke passirenden Frachten keine Einigung erzielt werden konnte, wurde der Abschluss der Concessions-Verhandlung bis auf Weiteres vertagt und wurden die Projectanten aufgefordert, ihre diesbezüglichen Anträge präcise zu formuliren.

Békéser Localbahnen. (Subventionirung.) Die in Angelegenheit der Békéser Localbahnen (vergl. Verordgs.-Blatt Nr. 9 ex 1890) einberufene Congregation des Békéser Comitats-Municipiums hat im Interesse des Ausbaues der circa 75 km langen Linie Szarvas-Orosháza-Mezöhegyes (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 91 ex 1889, Vorconcession Post 1 und 95 ex 1889) als Fortsetzung der gleichfalls im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Mezö-Túr—Szarvas der Linie Budapest-Arad-Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und als Verbindung dieser einerseits mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein)-Eszék-Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Alföld-Fiumaner Bahn) in deren Station Orosháza, und andererseits mit der Linie Szeged-Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen in deren Station Mezöhegyes, welche beiden Linien Theilstrecken der Békéser Localbahnen sind, den Beschluss gefasst, Stammactien im Betrage von 400.000 fl. zu zeichnen. Der Bau dieser Linie wurde gleichfalls der Berliner Firma „Sönderop & Comp., Commanditgesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen" übertragen, welche früher schon die Financirung und Ausführung der bereits im Bau begriffenen Theilstrecke Dévaványa-Szeghalom-Kót, das ist die Verbindung der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Kis-Ujszállás—Gyoma über Szeghalom mit der gleichfalls im Staatsbetriebe stehenden Linie Grosswardein-Kót, ferners der von der zukünftigen Station Szeghalom ausgehenden Flügelbahn Szeghalom—Füzes-Gyarmat (vergleiche Verordgs.-Bl. Nr. 102 ex 1888, Vorconcession Post 1) vertragsmässig übernommen hatte. Bei diesem Anlasse wurde constatirt, dass im Bereiche der bereits begonnenen Theilstrecke bis nun schon circa 50 pCt. der Erdarbeiten bewältigt und zu allen Objecten, als: Brücken, Durchlässe, Stations-Hochbauten etc. etc., das erforderliche Materiale zur Stelle gebracht wurde, so dass die Vollendung dieser letztgenannten Linie voraussichtlich noch im Laufe des Jahres erfolgen wird. Des Ferneren wurde im Einvernehmen mit der bauführenden Firma beschlossen, demnächst die Constituirung der Gesellschaft als „Békéser Localbahn-Actiengesellschaft" durchzuführen und die Wahl des Obergespans Ludwig Terényi zum Präsidenten des Verwaltungsrathes zu beantragen.

Ausland.

Preussen. (Ausübung polizeilicher Functionen auf den Bahnhöfen und Bahnanlagen Seitens der Bahnpolizeibeamten einerseits und der Organe der allgemeinen Polizei andererseits.) Der Umstand, dass die Bahnpolizeibeamten, welchen die Aufrechthaltung der im Interesse des Eisenbahnverkehres erforderlichen Ordnung und Ruhe obliegt, und die Beamten der allgemeinen Polizei, welchen die Fürsorge für die öffentliche Ruhe und Ordnung im Uebrigen zukommt, wenn es sich um Ausübung dieser polizeilichen Functionen innerhalb des Bahngebietes handelt, sich zuweilen gleichzeitig zum Einschreiten oder zu sonstigen Massnahmen veranlasst sehen, hat bereits wiederholt zu Schwierigkeiten und Differenzen zwischen dem beiderseitigen Beamtenpersonale Veranlassung gegeben. Da eine begriffliche Begrenzung der beiderseitigen Functionen, welche geeignet wäre, Collisionen dieser Art zu vermeiden, nicht wohl thunlich ist, andererseits aber ein dringendes Interesse besteht, für die Folge solchen vorzubeugen, jedenfalls aber ein Hervortreten von Meinungsverschiedenheiten nach Aussen zu verhüten bleibt, so hat das kgl. preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit dem Erlasse vom 27. November 1889 (Eisenbahn-Verordnungsblatt Nr. 29) im Einverständnisse mit dem kgl. preussischen Ministerium des Innern es für zweckmässig erachtet, die Bahnpolizeibeamten anzuweisen, den Organen der allgemeinen Polizei, welche sich auf den Bahnhöfen und Bahnanlagen zu Massnahmen im Interesse der Aufrechthaltung der Ruhe und Ordnung veranlasst sehen, mögen sie selbst zu diesem Zwecke ebenfalls thätig geworden sein oder nicht, keine Hindernisse in den Weg zu legen, und zwar auch dann nicht, wenn dieselben ihres Erachtens in die Functionen der Bahnpolizei übergreifen sollten, in derartigen Fällen vielmehr nachträglich durch entsprechende Beschwerde zuständigen Ortes die Sache zum Austrage zu bringen.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) In der Sitzung der zweiten Kammer des sächsischen Landtages vom 26. Februar gelangte der Etat der Staatseisenbahnen, Capitel 16 des ordentlichen Staatshaushalts-Etats, zur Berathung; die Minorität der Finanz-Deputation A hatte den Antrag gestellt, die mit 81,129.850 Mk. präliminirten Einnahmen mit Rücksicht auf die Erträge der letzten Jahre um 3,085.000 Mk. höher einzustellen, während die Majorität dieser Deputation, unter Hinweis auf den Nutzen einer vorsichtigen Finanzpolitik und die Möglichkeit eines Verkehrsrückganges, sowie die Zweckmässigkeit einer Verwendung etwaiger höherer Ueberschüsse zu Tarifermässigungen, Verkehrserleichterungen und zum Ausbau des Eisenbahnnetzes, die Einstellung nach der Vorlage befürwortete. Dasselbe geschah Seitens des Regierungscommissärs, welcher u. A. mittheilte, dass die Staatseisenbahnverwaltung einer weiteren Vereinfachung des Tarifes für den Personenverkehr näher getreten sei, woraus sich ein Einnahmeausfall von jährlich 2—3 Millionen Mark ergeben werde. Die Kammer genehmigt hierauf nach dem Antrage der Majorität der Finanz-Deputation die Einstellung der Einnahme nach der Vorlage; ebenso wurden die Ausgaben mit 50,659.515 Mk. nach der Regierungsvorlage bewilligt. Mehrere Petitionen von Beamtenclassen um Gehaltsaufbesserung wurden der Staatsregierung zur Kenntnissnahme überwiesen.

Bayern. (Zuweisung der Eisenbahnstrecke München Centralbahnhof—Lohhof zum Oberbahnamt München.) Die Eisenbahnstrecke München Centralbahnhof—Lohhof wurde vom Bezirke des kgl. Oberbahnamtes Regensburg abgetrennt und dem kgl. Oberbahnamte München zugewiesen. Diese Aenderung wird mit dem 1. April in Wirksamkeit treten.

Italien. (Neue Statuten der Eisenbahn-Pensionscassen.) Mit dem 1. Jänner sind die neuen Statuten für die Eisenbahn-Pensionscassen des Adriatischen, des Mittelmeer- und des Sicilischen Netzes in Kraft getreten. In diesen Statuten wurde zwar an dem Systeme, die Pension auf Grund eines fixen Percentualsatzes der Summe der Gehaltsabzüge für die Pensionscasse zu bemessen, festgehalten, nur übersteigt der neue Percentualsatz im Allgemeinen um 8 pCt. jenen der alten Statuten; es erscheint mithin die Pension selbst in analoger Weise erhöht. Diese Erhöhung erstreckt sich nach den neuen Statuten auch auf die Pensionen der Witwen mit minderjährigen Kindern. Eine bedeutende Aufbesserung erfuhren die Pensionen der elternlosen Waisen, welche nach den neuen Statuten, soferne es sich um eine Waise handelt, ein Viertel, soferne zwei oder mehr Waisen vorhanden sind, die Hälfte der väterlichen Pension erhalten, was im Vergleiche zur bisherigen Versorgung im Durchschnitte eine Verdoppelung derselben bedeutet. Hiezu tritt noch die weitere Begünstigung, dass das minderjährige Alter von 18 Jahren auf 21 Jahre hinausgeschoben wurde. Weitere wohlthätige Neuerungen wurden insbesondere für die minder besoldeten Beamten geschaffen, und zwar in erster Linie durch die Feststellung einer Minimalpension von 300 Lire. Um diese Massregel zu ermöglichen, musste allerdings auch ein Pensionsmaximum, und zwar mit 9000 Lire, fixirt werden, welches früher nicht bestand und nur um einen verhältnissmässig geringen Betrag das Pensionsmaximum des Staatsbeamten (8000 Lire) übersteigt. Dieses Maximum dient eben dazu, um den durch die Schaffung des Minimum entstehenden Ausfall zu paralysiren. Eine weitere Neuerung besteht in der Erhöhung der bisherigen Pension für die im Dienste arbeitsunfähig gewordenen Bediensteten um $^1/_4$ und für die in Folge der Malaria dienstuntauglich gewordenen um $^1/_8$. Nach den bestandenen Pensionsnormen gebührte den Witwen eine Pension nur dann, wenn sie zur Zeit des Ablebens ihres Gatten bereits drei Jahre mit demselben verheiratet gewesen waren; gegenwärtig besteht der Pensionsanspruch schon nach einjähriger Ehe. Eine nicht unbedeutende Erhöhung erfuhr die Pension durch die Einbeziehung des Quartiergeldes bei Berechnung der Pensionsabzüge; hingegen musste aus finanziellen Gründen der Termin für den Eintritt der Pensions-Anspruchsberechtigung von 6 Jahren auf 10 Jahre verlängert werden. Nach zurückgelegter Dienstzeit von 5 Jahren erwächst jedoch sowohl den dienstuntauglich gewordenen Bediensteten, als auch deren Familien die Anspruchsberechtigung auf eine Abfertigung. Aus dem Gesagten geht hervor, dass durch die neuen Pensionsstatuten den Eisenbahn-Bediensteten bedeutende Vortheile zugewendet wurden, und dass die Schwierigkeiten, welche sich der gleichmässigen Behandlung sämmtlicher italienischer Eisenbahn-Bediensteter entgegenstellten, nunmehr beseitigt sind.

Getreideverkehr in Russland. (Reform der Tarife.) Mit dem in letzter Zeit erfolgten Inkrafttreten der neuen Getreidetarife für den directen inneren Verkehr in Russland ist die zu Beginn des Jahres 1889 in Angriff genommene Reform sämmtlicher Getreidetransporttarife zum Abschlusse gelangt. Hiemit gelten gegenwärtig neue Tarifbestimmungen:

a) für den Export,
b) den directen inneren und
c) den localen (zwischen den Stationen derselben Bahn stattfindenden) Verkehr.

Zwei Punkte charakterisiren die zu Stande gekommenen Abänderungen:

1. die Ermässigung der Tarifsätze im Allgemeinen;
2. die Creirung mehrerer Absatzpunkte für die einzelnen Productionsgebiete.

Letzterer Punkt ist namentlich von Bedeutung und im besonderen Interesse der Landwirthe und Getreidehändler gelegen, die bisher zumeist nur auf einen Hafen angewiesen waren. Was die Tarife für den directen inneren Verkehr betrifft, so sind für Moskau und für Theile des Weichselgebietes, die einer Getreidezufuhr bedürfen, erhebliche Ermässigungen activirt worden. Die Posten des für den localen Verkehr geltenden Tarifes, dessen Normirung bisher der Willkür der einzelnen Bahnen überlassen war, sind nach einem allgemeinen Massstabe derart geregelt worden, dass im grossen Ganzen eine namhafte Herabsetzung der Tarifsätze erfolgt ist. Den wichtigsten Punkt bildet die Frage der Ausfuhrtarife. Hinsichtlich derselben sind gleichfalls namhafte Aenderungen ins Leben getreten. Für St. Petersburg ist durch die neuen Tarife ein ausserordentlich grosses Exportgebiet erschlossen worden, welches zur Grenze die Eisenbahnlinie von Wilna nach Rostow a/Don hat. Minder günstig sind die neuen Tarifbestimmungen für Riga. Die Tarife der für diesen Platz so wichtigen Linien von Orel bis Dünaburg, von Gomel bis Wilna und von Pleskau bis Swenzjany, haben keine Herabsetzung erfahren. Für Reval sind, abgesehen von den Stationen der Baltischen Bahn und jenem Theile der Koslow-Worones-Rostower Bahn, welcher nach Rostow zu gravitirt, die Tarife ebenfalls ermässigt worden. Besonders günstig sind die neuen Tarifsätze für Libau. Durch die Ermässigung der Tarife der Südbahnen, der Katherinen- und der Donez-Bahn ist dem genannten Hafen ein neuer Rayon eröffnet worden, dessen Bedeutung umso grösser ist, als gleichzeitig auch die Tarife der minderwichtigen Bahnlinien, wie auch derjenigen der südwestlichen, an das Schwarze Meer grenzenden Gouvernements ermässigt wurden. Für Königsberg sind die früheren Tarife der Südwestbahnen und mehrerer anderer Linien zum Vortheile Odessas namhaft erhöht worden. Für die übrigen grossen Ausfuhrhäfen, Odessa, Sebastopol, Nikolajew, wurden die Tarife ermässigt, wodurch diesen Häfen mehrere neue Rayons eröffnet wurden.

Bulgarien. (Eisenbahnprojecte.) Eine französische Eisenbahn-Unternehmung im Vereine mit dem bulgarischen Unternehmer Hagienow hat der bulgarischen Regierung den Antrag gestellt, eine Eisenbahn von Kaspadian über Trnova und Plevna durch das Iskerthal bis Sofia gegen Bezahlung in bulgarischen Staatsschuldverschreibungen zu einem später zu bestimmenden Course zu erbauen. Der Bau dieser Bahn soll, im Falle der Genehmigung des Projectes durch die Sobranje, noch im Laufe des Frühjahres in Angriff genommen werden. Die bulgarische Regierung hat zum Studium der Trasse ihre Ingenieure entsendet, von deren Berichte es abhängen wird, ob die genannte Strecke normalspurig oder in Anbetracht der Terrainschwierigkeiten eventuell schmalspurig zu erbauen sein wird.

Griechenland. (Neue Eisenbahnlinien.) Die Eisenbahnlinie Missolounghi-Agrinion wurde nunmehr fertiggestellt und dem Director der Creditbank M. Apostolides zum Betriebe übergeben. Gleichzeitig ist zwischen der Regierung und dem vorgenannten Director der Creditbank, Apostolides, ein Vertrag zu Stande gekommen, in welchem Letzterer sich verpflichtet, eine Gesellschaft, bestehend aus der Creditbank, der epirothessalischen Bank, dann einigen belgischen und Frankfurter Capitalisten, zu gründen, welche über ein Capital von drei Millionen Francs verfügen und den Bau der Linie Missolounghi-Kryoneri übernehmen soll. Der Verkehr zwischen Kryoneri und Patras wird durch ein von der Unternehmung zu erhaltendes Dampfschiff besorgt werden. Diese Linie soll seinerzeit bis Carvassara, Arta und Janina fortgeführt werden. Ferner erhielt die durch Herrn Rossels vertretene belgische Gesellschaft der Bahn Myli-Kalamata die Concession zum Ausbaue einer Seitenlinie, welche von Leontarion über Megalopolis nach Karyteni führen wird. Diese Bahn, welche nur eine locale Bedeutung hat, soll eine Spurweite von 60 bis 70 cm bekommen und wird mit 12.000 Drachmen per Kilometer veranschlagt.

Schweden-Norwegen. (Stand der Eisenbahnen.) Am Schlusse des Jahres 1889 waren 2613 km Staatseisenbahnen im Betriebe, dies ergibt eine Zunahme von 82 km gegenüber dem Schlusse des Jahres 1888. Die Bruttoeinnahmen beliefen sich auf 22,201.302 Kronen oder 1,408.419 Kronen mehr als im Jahre 1888; an das Staatscomptoir wurden 6,500.000 Kronen oder 300.000 Kronen weniger als im Jahre 1888 abgeliefert. Die Länge der Privatbahnen wurde im vorigen Jahre um 293·3 km vermehrt und betrug 5296·9 km; 6 Privatbahnen mit einer Länge von 15·8 km werden zur Zeit mit Pferden betrieben.

Afrika. (Natal: Bahnverbindung zwischen den südafrikanischen Staaten.) Die Verbindungsbahn, welche zwischen Natal und dem Oranje-Freistaat ins Auge gefasst ist, soll von Ladysmith in Natal über Harrismith im Freistaate nach einem Punkte geführt werden, welcher auf der projectirten Linie Bloemfontain-Transvaalgrenze am leichtesten zu erreichen sein würde. Thatsächlich wurde im gesetzgebenden Rathe von Natal im März 1888 schon beschlossen, unabhangig von definitiven späteren Arrangements, mit dem Ausbau der Natalbahn bis an die Grenzen des Transvaal und des Oranje-Freistaates baldigst selbstständig vorzugehen und zu dem Behufe eine Anleihe von 1,300.000 £ aufzunehmen. Mit dem Weiterbaue über Ladysmith in der Richtung nach der Transvaalgrenze ist ernstlich begonnen worden und gedenkt man in etwa zwei Jahren die Transvaalgrenze erreicht zu haben. Im Laufe des Jahres 1888 wurde die Strecke von Ladysmith bis Langlaagte eröffnet und ist damit die weitere Erschliessung der Kohlendistricte Natals in Aussicht gestellt.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Teresa" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2011 Tonnen Gehalt ist am 15. Jänner mit 6 Passagieren, 779 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, dann 10.991 Stück verschiedene Hölzer und 30 Ochsen von Triest nach Bombay, mit Berührung der Häfen im Rothen Meere, abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Hongkong: 198 t, darunter 1500 Colli Zündhölzchen, 380 Colli Stahl; nach Bombay: 143 t, darunter 126 Colli Metallwaaren, 490 Colli Papier, 47 Colli Lampen, 60 Colli Holzwaaren, 27 Colli Zündhölzchen; nach Djeddah: 214 Colli Papier und 570 Colli Zucker; nach Massaua: 100 Colli Mehl und 102 Colli Zucker; nach Zanzibar: 200 Colli Mehl; nach Kurachee: 100 Colli Zucker; nach Penang: 185 Colli Bier; nach Singapore: 180 Colli Mehl. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 386.638 fl.

Preussen. (Staatsvoranschlag für Wasserstrassen im Jahre 1890/1.) Die preussische Regierung beansprucht für Wasserstrassen im Staatsrechnungsjahre 1890/1 insgesammt 13,669.854 Mk., davon im ordentlichen Erforderniss 9,079.354 Mark und im ausserordentlichen Erforderniss 4,590.500 Mk. Vom ordentlichen Erforderniss entfallen auf: die Unterhaltung der Binnenhäfen und Binnengewässer einschliesslich der mit ihnen in unmittelbarer Verbindung stehenden Strecken von Canälen und canalisirten Flüssen, von Fähren und Brücken über schiffbare Gewässer, Regulirung von Strömen, Bezeichnung des Fahrwassers u. s. w. 8,345.300 Mk.; auf Massregeln zur Abwendung und Bekämpfung der Hochwasser- und Eisgefahr 85.000 Mark; auf Beobachtung und Untersuchung der Hochwasserverhältnisse 42.000 Mk., endlich auf die Unterhaltung der Canäle, zur Gewährung von Beihilfen zur Förderung von der Canalschiffahrt nützlichen, bezw. zur Beseitigung von derselben hinderlichen Anlagen 607.054 Mk. Im ausserordentlichen Erfordernisse sind zur Regulirung der Wasserstrassen und Förderung der Binnenschiffahrt 4,590.000 Mk. eingestellt. Insbesondere werden hier verlangt: für die Regulirung der Memel 110.000 Mk.; für die Anlage eines Winterhafens bei Tilsit 30.000 Mk.; für die Regulirung der Weichsel und Nogat im Regierungsbezirke Danzig 1,000.000 Mk.; für die Warthe-Regulirung 50.000 Mk.; für den Bau eines Leitwerkes in der Spree unterhalb der Eisenbahnbrücke zu Charlottenburg 76.000 Mk.; für die untere Oder vom Lunnower Dammhause unterhalb Cüstrin bis Pätziger Theerofen 200.000 Mk.; für einen neuen Winterliegeplatz an der Elbe am Mühlenholz bei Havelberg 38.000 Mk.; für die Saale- und Unstrut-Regulirung 300.000 Mk. und ausserdem 67.000 Mk. für die Saaleschleuse bei Calbe; für die Ems 100.000 Mk.; für die Rheinregulirung unterhalb Bingen 900.000 Mark; für die Regulirung desselben Stromes von Mainz bis Bingen 148.000 Mk.; für die Anlage eines Sicherheitshafens bei Mühlheim am Rhein im Gesammterfordernisse von 825.000 Mk. die erste Rate per 350.000 Mk.; für die Wiederherstellung der Bauwerke des Klodnitzcanales und Verbesserung der Nutzbarkeit desselben 225.000 Mk.; für die Verbreiterung und Vertiefung der Havelhaltung des Berlin-Spandauer Schiffahrtscanales 80.000 Mk.; für den Neubau der Rosenbecker Schleuse im Wehrbellincanal 140.000 Mk.; zur Erweiterung des schmalen Grabens und zum Neubau der Pareger Schleuse im Gesammterfordernisse von 1,891.000 Mk. die erste Rate von 300.000 Mk.; zur Anlage eines Bauhofes nebst Winterhafen für die Wasserbau-Inspection Tapiau 65.000 Mk.; zur Anlage eines Bauhofes am Ruppiner See zu Neu-Ruppin 40.000 Mk.; zur Beschaffung eines Schlepp- und Bereisungsdampfbootes für die Wasserbau-Inspection Kukerneese 40.000 Mk.; für 5 eiserne Prähme für den Dampfbagger Tiege der Weichselstrom-Bauverwaltung 30.000 Mk.; für einen Dampfbagger und 6 eisernen Prähme der Elbestrom-Bauverwaltung 95.000 Mk.; für einen Schleppdampfer und 8 eiserne Baggerschuten für die Wasserbau-Inspection Harburg 108.000 Mk.; für 10 eiserne Baggerprähme für die Wasserbau-Inspection Emden 40.000 Mk.; für einen neuen Dampfbagger für die Mosel im Regierungsbezirk Coblenz 38.500 Mk.; zu Versuchen über die Fortbewegung von Schiffen auf Canälen durch am Ufer in Thätigkeit gesetzte Maschinenkräfte, insbesondere im Interesse des Dortmund-Ems Canales 100.000 Mk., sowie für anderweitige Versuche, namentlich in Bezug auf die beste Form und Einrichtung der für den Dortmund-Ems Canal Seitens der Betheiligten zu erbauenden Schiffsgefässe 10.000 Mk.

Baden. (Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf dem Rhein.) Das Gesetz- und Verordnungs-Blatt für das Grossherzogthum Baden veröffentlicht in Nr. VI vom 22. Februar die polizeilichen Vorschriften, welche rücksichtlich der Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf dem Rhein von der Central-Commission für Rheinschiffahrt im vorigen Jahre beschlossen und nunmehr von den Regierungen der Rheinufer-Staaten genehmigt worden sind. Nach diesen Vorschriften, welche mit 1. März in Wirksamkeit getreten sind, ist offenes Petroleum von weniger als 0·7 specifischem Gewichte von der Beförderung in Kastenschiffen ausgeschlossen. Kein Laderaum für offenes Petroleum (Potroleumkasten) darf auf mehr als 98 pCt. des Raumes, welchen er einschliesslich seines etwaigen Doms oder sonstigen Ausdehnungsraumes enthält, mit Petroleum gefüllt werden. Auf Kastenschiffen mit Petroleumladung an Bord darf ausser in den Kajüten weder Feuer noch offenes Licht gehalten, noch Tabak geraucht werden; auch dürfen auf denselben weder Sprengstoffe, noch leicht entzündliche Gegenstände vorhanden sein, ebensowenig wie die Verwendung von Kraftmaschinen, welche durch Feuerwirkung in Thätigkeit gesetzt werden, gestattet ist. Jedes Petroleum-Kastenschiff muss mit einem oberhalb der Wasserlinie um das ganze Fahrzeug laufen-

den hellblauen Anstrich versehen sein. In Schleppzügen darf hinter einem beladenem Kastenschiffe kein anderes Fahrzeug geführt werden. Endlich darf vorbehaltlich der für Häfen, Lade-, Lösch- und Liegeplätze geltenden besonderen Vorschriften auf dem Strome und an den Ufern nur an den dazu von der zuständigen Polizeibehörde bestimmten Stellen gefüllt und abgeladen werden.

Italien. (Bilanz der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „La Veloce".) Nach Mittheilung des Verwaltungsrathes dieser Gesellschaft ergibt die Bilanz für das verflossene Jahr an Einnahmen 16,358.458 Lire, an Ausgaben einschliesslich aller Abgaben 14,715.558 L. Der Nettogewinn stellt sich sonach auf 1,642.900 L. Der Verwaltungsrath proponirt: Dem Amortisationsfond 790.000 L., dem Reservefond 85.290 L. zuzuführen; es erübrigt somit eine Dividende von 5 pCt. auf das Actiencapital, für die Beamten 17.058 L. und Vortrag auf neue Rechnung 552 L. Die Vermehrung der Ausgaben im Vergleich mit dem Jahre 1888 ist hervorgerufen durch den Verlust auf Schiffspachten mit circa 900.000 L., durch die Erhöhung des argentinischen Agios mit 900.000 L., durch den grösseren Kostenaufwand für Kohle und Lebensmittel mit circa 1,100.000 L., und für den Rest durch die grösserenordentlichen Ausgaben des Berichtsjahres. Die Generalversammlung ist für den 17. März nach Genua einberufen.

Canal von Korinth. (Liquidirung der Gesellschaft.) Aus Paris wird unterm 12. Februar berichtet, dass das dortige Civilgericht die Auflösung der Korinth-Canal-Gesellschaft decretirt und Herrn Phillis zum officiellen Liquidator der Gesellschaft mit sehr ausgedehnten Vollmachten bestimmt hat.

England. (Ergebniss der West India and Pacific Steamship Comp. im Jahre 1889.) Dem Jahresberichte dieser Gesellschaft ist zu entnehmen, dass mit den Dampfern der Gesellschaft, welche den Verkehr von Liverpool mit Westindien und Mexiko wöchentlich unterhalten und hiefür laut Vertrag mit der Regierung vom 24. October 1881 eine Subvention für die Postbeförderung im Ausmasse von 8 Shilling per Pfund Briefe und 4 Pence per Pfund Zeitungen, Bücher und Muster erhalten, 66 Reisen vollführt wurden, wobei eine Bruttoeinnahme von 129.347 £ erzielt wurde. Zuzüglich 7178 £ an Interessen anderer Guthaben stellt sich die Bruttoeinnahme auf 136.525 £. Hievon wurden 12.000 £, d. i. $3^3/_4$ pCt. als Dividende für das erste Halbjahr bezahlt; abgeschrieben wurden 67.138 £, und zwar 30.902 £ für das Jahr 1885, in welchem keine Abschreibung vorgenommen wurde; hiedurch stellt sich der Buchwerth der Flotte auf 8 £, 1 sh., 4 d. per Tonne. Dem Reservefond wurden 25.000 £ zugewiesen, wodurch sich derselbe auf 40.000 £ stellt. Von dem Reste per 32.387 £ wurde beantragt und genehmigt, weitere 20.000 £, d. i. $6^1/_4$ pCt. an die Actionäre zu vertheilen, wodurch das Jahreserträgniss sich auf 10 pCt. stellt. Ausserdem wurden aus dem Assecuranzfond 10 sh. per Actie, d. i. 8000 £ vertheilt, wonach dieser Fond in der Höhe von 137.375 £ verbleibt. Auf neue Rechnung wurden sonach 12.387 £ vorgetragen. In commercieller Beziehung kommt zu bemerken, dass die Ausfrachten gegenüber dem Vorjahre ungünstiger waren, die Heimfrachten in Betracht der steigenden Frachtsätze für Baumwolle sich jedoch sehr lucrativ gestalteten. Die Schiffe der Gesellschaft sind in vorzüglichem, den modernsten Anforderungen entsprechendem Stand. Wenngleich diese Gesellschaft eine Staatssubvention unter dem Titel für Postbeförderung bezieht, ist es augenscheinlich, dass nur der hochentwickelte Handel Englands mit Westindien der Gesellschaft einen solchen finanziellen Erfolg zu sichern vermag.

— (Fortschritte im Bau des Manchester Schiffahrtscanals.) Die Arbeiten an diesem Canale sind bereits soweit vorgeschritten, dass deren Vollendung noch vor dem hiefür festgesetzten Zeitpunkte wahrscheinlich ist. Der Canal ist in einigen Theilen im Wesentlichen fertig, in anderen Strecken wird der Baufortschritt durch die eingeführte Nachtarbeit möglichst beschleunigt. Bei diesem Baue sind ca 12.000 Arbeiter und 96 Dampfbagger in Verwendung; längs der Strecke sind circa 200 Meilen Arbeitsgeleise gelegt, welche von 166 Locomotiven befahren werden. An der Fertigstellung der Schleusen, welche derartige Dimensionen erhalten, dass die grossen Oceanfahrer dieselben benützen können, wird eifrig gearbeitet, die Docks von Salford sind nahezu vollendet. Der Bau soll vertragsgemäss bis längstens Ende 1891 dem Betriebe übergeben werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurden im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 28. Februar bei der Firma:

„K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen"

Paul Ludwig Reinhardt (zuletzt Paul Ludwig Ritter von Reinhardt) und weiland Seine Durchlaucht Fürst Hugo Thurn und Taxis über Ableben als Mitglieder des Verwaltungsrathes gelöscht; dagegen Seine fürstl. Gnaden Guido Graf Thun-Hohenstein, Fürstgrossprior des souveränen Johanniter-Ordens in Wien als Seitens der Gruppe der nominirungsberechtigten Domänenbesitzer gewähltes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha"

wurden Dr. Franz Böhm, k. k. Notar in Auscha, und Dr. jur. Carl Sulzbach, Banquier in Frankfurt a. M., als Mitglieder des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 17·2 km lange Strecke Bufleben-Grossenbehringen der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche am 1. April dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Berichtigung.) Bei den in der Nummer 20, auf Seite 360 d. Bl. aufgeführten Betriebslängen der den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Jänner 1890 unterstellten Strecken muss es bei 1 d) heissen:

Württembergische Eisenbahnverwaltungen „1593·38" statt 1585·90 km.

Es steigt somit die Kilometerzahl der den unter a—g aufgeführten Verwaltungen unterstellten Linien auf 40·736·929 km und die Gesammtbetriebslänge auf 72.807·081 km.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Lagerstand im Monat Februar.) Vom 1. bis 28. Februar 1890 wurden 97.866 q Waaren ein- und 146.582 q ausgelagert; der Lagerstand betrug am 28. Februar 238 016 q im Assecuranzwerthe von 2,554.950 fl. gegen 360.014 q im Werthe von 3,561.540 fl. in der gleichen Periode des Vorjahres; darunter waren 93.642 q Weizen (gegen 174.882), 7487 q Roggen (gegen 42.051), 42.041 q Gerste (gegen 36.030), 29.449 q Hafer (gegen 34.832), 17.782 q Mais (gegen 30.034), 1133 q Oelsaaten (gegen 1415), 7237 q Mehl und Kleie (gegen 3298), 4234 q Wein (gegen 2868), 441 q Zucker (gegen 12.084) und 8197 hl Spiritus à 100 pCt. (gegen 2262 im Vorjahre). Die durchschnittliche Tagesbewegung während des Monates Februar bezifferte sich auf 10.186 q; es wurden 22 Lagerscheine ausgegeben und bei 5 Lagerscheinen im Versicherungswerthe von 28.600 fl. eine Lombardirung von 18.850 fl. in die Lagerbücher vorgemerkt.

Pneumatische Packetpost. (Projectirte Einführung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.) In den Vereinigten Staaten wird die Einführung einer pneumatischen Packetpost geplant, welche mit dem Schlussziel der Durchquerung des ganzen amerikanischen Continents von Osten nach Westen, von New-York bis Chicago in Aussicht genommen ist. Der zur Anwendung kommende Apparat beruht auf dem für die pneumatische Briefpost schon gegenwärtig angewendeten System, mit dem Unterschiede, dass im gegebenen Falle ein mit einem Durchmesser von 1 m aus $1^1/_2$ m langen und 8 mm starken Stahlblechcylindern angefertigtes Rohr in Verwendung kommt. Die einzelnen Rohrsegmente sind luftdicht aneinander genietet und werden durch darüber gezogene gusseiserne Ringe, welche auch die Dichtigkeit der Stösse sichern, in cylindrischer Form erhalten. Das durch den Luftdruck bewegte und zur Aufnahme der Sendungen bestimmte Vehikel hat nicht, wie bei der gewöhnlichen Rohrpost, die Form eines cylindrischen Kolbens, sondern jene einer Hohlkugel, welche aus zwei Theilen besteht, die nach Einlage der Sendung aneinander geschraubt werden. Die Hohlkugel ist ferner an dieser Stelle ringsherum mit einer schmalen Rinne versehen, während am tiefsten Punkte der Röhre eine zur Rinne passende schmale stählerne Schiene angebracht ist, auf welcher die Kugel, und zwar immer um dieselbe horizontale Polachse, unentwegbar rollt. Versuche, welche auf einer ca. 1000 m langen ringförmigen Strecke angestellt wurden, haben ergeben, dass bei verhältnissmässig geringem Kraftaufwande mit einer in die Hohlkugel gelegten Last von 750 Pfund eine durchschnittliche Schnelligkeit von 250 km per Stunde erreichbar ist. Dieses System dürfte sich insbesondere für Ebenen und wenig coupirtes Terrain eignen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Donau-Umschlagsverkehr von deutschen Stationen via Wien Donauuferbahn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Stationen.

Tarifirung des Artikels Zink.

Mit 1. April 1890 gelangen für den Transport von Zink in Blöcken und Platten, Spiauter. Rohzink, Zinkblechen (Walzzink), Zinkabschnitzeln und Zinkbrocken (Hartzink) bei Aufgabe von mindestens 5000, resp. 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für diese Quantitäten für den Verkehr von Stationen des kgl. Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau via Oderberg - Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands - Nordbahn nach serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Schiffstationen neue Ausnahme-Frachtsätze im Instructionswege zur Einführung.

Weitere diesbezügliche Auskünfte werden im commerciellen Bureau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ertheilt.

Wien, am 7. März 1890. [160]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der Beschränkung der Ladefristen auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die im Monate October 1889 auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verlautbarte Beschränkung der tarifmässigen Fristen für die Beladung und Entladung aller Wagengattungen wurde mit 15. Februar 1890 wieder aufgehoben.

Wien, im März 1890. [161]

Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Beförderung von Hunden.

Vom 1. April 1890 angefangen beträgt die Transportgebühr für als Gepäck zur Aufgabe gelangende Hunde 10 Kreuzer ö. W. per Stück, ohne Rücksicht auf die Entfernung.

Vom gleichen Zeitpunkte an werden Schosshunde, welche auf dem Schosse gehalten werden und gegen deren Mitnahme ins Coupé Seitens der Mitreisenden keine Einwendung erhoben wird, gebührenfrei befördert.

Wien, am 7. März 1890. [162]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
716	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinkohle, bei Aufgabe als Frachtgut	Střebichovic-Vinařic (Libušiner Schacht)	a) nach Eger transit, Franzensbad transit für Regiekohle der königlich bayerischen Staatsbahnen b) Asch, Haslau (bayer. St.B.), ferner Stationen der Localbahn Asch-Rossbach c) den übrigen Stationen der königlich bayerischen Staatsbahnen (mit Ausnahme der östlich von Straubing, Landshut, Trudering, Riem und der südlich von Sauerlach gelegenen)	**Minimal-Verfrachtung 20000 Tonnen.** Einhaltung der Bestimmungen der in Betracht kommenden Tarife. Instradirung via Tuhan—Duby—Wejhybka—Tirschnitz. Steinkohle für Regiezwecke der königl. bayerischen Staatsbahnen muss an eine Dienststelle dieser Bahn adressirt sein	Vom 1. April 1890 bis 31. März 1891	a) Ausnahmetarif für mineralische Kohle im Localverkehre vom 1. Juni 1887, b), c) Tarif für Kohle nach Stationen der Localbahn Asch-Rossbach vom 1. Juni 1888, Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif vom 1. April 1888	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife für Duby zuzüglich der Ueberführungsgebühr vom Libušiner Schachte bis Duby	Unterschied zwischen den gegenwärtigen Frachtsätzen der vorgenannten Tarife für Duby zuzüglich der Ueberführungsgebühr vom Libušiner Schachte bis Duby und dem folgenden Nachlasse	a), b) 8·8 Kreuzer österr. Währung*) c) 14·8 Markpfennig*)	Rückvergütung	Original-Aufnahmsscheine, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis spätestens 30. April 1891; dieselben werden nicht rückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer Bedingung erlischt jeder Refactieanspruch *) Bei Inkraftsetzung directer Frachtsätze von Střebichovic-Vinařic (Libušiner Schacht) beziehen sich die Nachlässe auf diese directen Sätze
717	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Frisches Fleisch	Wien St. Marx, Oe.U.St.E.G.	Berlin Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof	Bei Frachtzahlung oder Aufgabe in Mengen von mindest. 5000 kg u. Beförderung in Special-Wagen	Ab 10. März l. J. bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 2, giltig vom 15. April 1885		Mark 4·36		Im Kartirungswege		
718	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Glaubersalz	Petrowitz	Granica transito via Trzebinia	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	a) 40·3 kr. b) 30·2 kr.	a) 27·3 kr. b) 20·7 kr.	a) 13·0 kr. b) 9·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätest. zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
719	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Theater-Utensilien	Wien Nordbahnhof	Bielitz	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Effectuirung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	20 kr. ö. W. N. pro Wagen u. 1 km, plus 4 fl. ö. W. N. pro Wagen Mgb. (Ausnahmetarif XXI)	114·3 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
720	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mährisch-schlesischen Centralbahn	I. Getreide und Hülsenfrüchte, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wien Nordbahnhof loco	Olmütz loco (für die Mühlen-Etablissements dortselbst)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den letzteren	Bis Ende Februar 1891	Localtarife	kr. 52·2	kr. 50·4	kr. 1·8	Im Rückvergütungswege	Bei den Getreide- und Hülsenfrüchtensendungen auf das contrahirende Mühlen-Etablissement als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse, und bei den Mehl- und Mahlproductensendungen auf das contrahirende Mühlen-Etablissement als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	Zur Quantumsnachweisung werden alle Transporte von Getreide und Hülsenfrüchten an das contrahirende Mühlen-Etablissement über die Nordbahnlinien nach Olmütz, sowie alle Sendungen von Mehl und Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten des contrahirenden Mühlen-Etablissements ab Olmütz über die Nordbahnlinien zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Bestimmungen und Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind. Die ermässigten Frachtsätze ad II 1 nach Wien und Marchegg haben für Sendungen mit der Bestimmung für ungarische Stationen und nach Oderberg und Teschen für auf die K.O.E. übergehende Sendungen keine Geltung. Die Frachtbegünstigungen ad II 2 finden auf Sendungen in der Strecke Olmütz—Troppau, dann für ungar. Stationen und zum Uebergange auf die K.O.E. keine Anwendung
				Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclus. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz von über 35 km						Von 1—35 km . . . . . . 0·29 kr. f. jed. weitere Kilometer üb. 35 0·22 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg				
			II. Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten 1. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Olmütz loco (für Sendungen aus den Mühlen-Etablissements dortselbst)	Im internen Verkehre d. K.F.N.B. (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz von über 35 km									
					Wien Nordbhf.				52·2	50·4	1·8			
					Floridsdorf-Donaufeld				51·2	50·4	0·8			
					Jedlesee trs.				51·6	49·7	1·9			
					Gänserndorf				46·0	43·4	2·6			
					Marchegg				49·6	47·4	2·2			
					Angern				44·2	41·4	2·8			
					Dürnkrut				42·2	39·1	3·1			
					Drösing				40·6	38·0	2·6			
					Hohenau				39·0	36 4	2·6			
					Grussbach-Schönau				44·2	41·4	2·8			
					Laa K.F.N B.				45·6	42 9	2·7			
					Zellerndorf				52·4	50·6	1·8			
					Brünn K.F.N.B.				30·4	27·5	2·9			
					Bisenz-Pisek				25·7	22·9	2·8			
					Hradisch				22·3	19·6	2·7			
					Zauchtel				23·3	20·6	2·7			
					M.-Ostrau				31·5	28·6	2·9			
					Oderberg				33·3	30·5	2·8			
					Oswiecim				48·4	46·1	2·3			
					Saybusch-Zablocie				50·6	48·6	2·0			
					Hotzendorf				27·6	24·7	2·9			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				37·3	34·6	2·7			
					TeschenK.F.N.B.				42·8	39·8	3·0			
				Olmütz loco K.F.N.B. oder M.S.C.B. (für Sendungen aus den Mühlen-Etablissements dortselbst)	Troppau K.F.N.B. oder M.S.C.B.				36·6	33 9	2·7			
			2. Bei Aufgabe von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief	Olmütz loco (für Sendungen aus den Mühlen-Etablissements dortselbst)	Rücksichtl. der Strecken der K.F.N.B. (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz auf den begünstigten Strecken von a) 100—125 km b) 126—160 „ c) über 160 „			Frachtsätze der Classe A aus dem Localtarife vom 1. November 1889			5% 10% 15%			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
721	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Schlacken	Unzmarkt	Trofaiach	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen der Sendungen hat im Sinne der Bestimmungen des Tarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der Leoben-Vordernberger Bahn durch die Partei veranlasst zu werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	23·8 kr. Noten incl. Mgb.	19·2 kr. Noten, excl. Auf- und Abladegebühr	4·6 kr. Noten	Im Kartirungswege		
722	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Stationen der Strecken: Budapest S.B. loco u. transit—Komárváros, Stuhlweissenburg—Uj-Szöny und Neudörfl—Gelse	Laibach S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Diese für Getreide in Verbindung mit Mahlproducten zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum Getreide nebiger Provenienzen nach Laibach S.B., welches in vermahlenem Zustande ab Laibach S.B. nach Triest S.B. oder Fiume zum Weiterversandt nach England gelangt, resp für jenes Quantum Mahlproducte ab Laibach S.B. nach Triest S.B. oder Fiume, für England bestimmt, welches durch Getreidebezüge nebiger Provenienzen nach Laibach S.B. während derselben Zeitdauer in der gleich grossen Quantität gedeckt ist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Verschieden	108·1 kr. Noten incl. Mgb. bezw. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe über die Getreidebezüge und der auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Aufgabs-Recepisse für Mahlproducte unter Anschluss der die Weiterverschiffung ab Triest oder Fiume nach England nachweisenden Original-Schiffsconnaissements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Und die hieraus erzeugten Mahlproducte, welche nach England exportirt werden müssen	Laibach S.B.	Triest S.B. oder Fiume									
			Getreide aller Art	Stationen der Strecken: Barcs—Zákány und Kanizsa—Csakathurn	Laibach S.B.					92·1 kr. Noten incl. Mgb., bezw. ungar. Steuer				
			Und die hieraus erzeugten Mahlproducte, welche nach England exportirt werden müssen	Laibach S.B.	Triest S.B. oder Fiume									
			Getreide aller Art	Sissek	Laibach S.B.					89·0 kr. Noten incl. Mgb., bezw. ungar. Steuer				
			Und die hieraus erzeugten Mahlproducte, welche nach England exportirt werden müssen	Laibach S.B.	Triest S.B. oder Fiume									
723	Südbahn-Gesellschaft		Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz	Franzdorf	Laibach S.B. loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn	14 kr. ö. W. incl. Mgb.	10 kr. ö. W. incl. Mgb.	4 kr.	Im Kartirungswege		
724	G.C.L.B.	Localbahn Jaroslau-Sokal	Holz des Specialtarifes 2	Stationen der Strecke Sokal inclusive bis Huta zielona inclusive	Jaroslau oder Surochów	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 17. December 1889, sub Post 3078 (Holzrefactietabelle pro 1890, sub D/5 a), publicirte Frachtsatz per fl. 28.— pro 10000 kg findet mit Giltigkeitsdauer bis Ende 1890 unter denselben Bedingungen auch auf Holztransporte von vorbesagten Stationen nach Bobrówka Anwendung								

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 29. **Wien, 11. März 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 14. Jänner 1890 *) für die Localbahn von Schwarzenau nach Waidhofen a. d. Thaya.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Stadtgemeinde Waidhofen a. d. Thaya die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Schwarzenau nach Waidhofen a. d. Thaya gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Stadtgemeinde diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238), sowie des Gesetzes vom 17. Juni 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 81), wie folgt, zu ertheilen:

§ 1. Wir verleihen der Stadtgemeinde Waidhofen a. d. Thaya das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von einem Punkte der Staatsbahnlinie Wien-Gmünd zwischen den Stationen Schwarzenau-Zwettl und Göpfritz nach Waidhofen a. d. Thaya.

§ 2. Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

*) Enthalten in dem am 28. Februar 1890 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 20.

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gezetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von fünfundzwanzig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3. Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer im ununterbrochenen Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung der vorstehenden Bautermine hat die Concessionärin durch Erlag einer Caution von 5000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4. Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5. Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238) und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852), dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6. Der Concessionärin wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird der Concessionärin das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat, und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7. Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen, und zwar nach den in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen besorgt werden.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen, ferner auf das Militär-Wachcorps für die Civilgerichte Wiens, auf die Gendarmerie, sowie auf die militärisch organisirte Finanz- und Sicherheitswache.

Die Concessionärin ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Dieselbe Verpflichtung zum Beitritte gilt auch bezüglich des mit den Bahngesellschaften zu Stande kommenden Uebereinkommens wegen gegenseitiger Aushilfe an Personale bei Durchführung grosser Militärtransporte und der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen.

Diese Verpflichtungen liegen der Concessionärin nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 60) auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8. Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9. Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionärin geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und der Concessionärin abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10. Die Concessionärin ist verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C. zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 11. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.
2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen, oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.
3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Concessionärin während der noch übrigen Concessionsdauer das Durchschnittserträgniss im Sinne des Abs. 1, beziehungsweise, insoferne einer der im Abs. 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.
4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Captalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

   Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.
5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind

§ 12. Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behält die Concessionärin das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Rerservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionärin von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionärin zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen, und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat die Concessionärin bis auf Weiteres eine besondere Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852) begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten wird die Concessionärin enthoben.

§ 14. Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und der Concessionärin das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am vierzehnten Tage des Monates Jänner im Jahre des Heiles Eintausend achthundert und neunzig, Unserer Reiche im zweiundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Schwarzenau nach Waidhofen an der Thaya.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Schwarzenau nach Waidhofen an der Thaya ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn vorläufig für eine Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Concessionärin allen beim Baue, sowie während der Betriebführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

2. Trasse.

Die zu erbauende circa 7·3 km lange Bahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaxa zweigt zwischen den Stationen Göpfritz und Schwarzenau-Zwettl aus der currenten Strecke der k. k. Staatsbahnlinie Wien-Eger innerhalb km 135/136 ab, führt im Thayathale aufwärts über Windigsteig bis zur Gross-Mühle, übersetzt daselbst das genannte Thal und gelangt, in ihrem weiteren Zuge die Gemeindegebiete Kottschallings, Götzweis und Jassnitz berührend, nach Waidhofen, woselbst westlich der Stadt die gleichnamige Endstation hergestellt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahnen nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionärin verpflichtet sich, wegen Benützung des Bahnhofes Schwarzenau-Zwettl und der currenten Strecke von diesem Bahnhofe bis zur Ausmündung der projectirten Localbahn, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen.

Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes, unterwirft sich die Concessionärin dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Anschlussbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungs- und Neigungsverhältnisse der Bahn sind die von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Namens des k. k. Handelsministeriums genehmigten „Vorschriften für die Bestimmung der Bahnnivellette in Maximalneigungen und für die Anordnung von Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen“ („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“, Nr. 10 ex 1882) einzuhalten.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Anwendung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Steigung 20 pro mille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 pro mille nicht übersteigen darf.

Ausnahmen hievon unterliegen der speciellen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der currenten Bahn dürfen mit Ausnahme der Theilstrecke von km 0·0 bis km 0·3 nicht unter 200 m betragen. In der letztgenannten Theilstrecke ist die Anwendung von Bögen mit Radien unter 150 m ausgeschlossen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m, auf freier Bahn aber mindestens 4 m betragen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die in Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Bei Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m oder weniger als 300 m Radius, sowie bei Aufdämmungen von mehr als 5 m Höhe ist eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone vorzunehmen.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Wand- oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Wand- oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens noch der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, beziehungsweise haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper seitlich der Inundirung der Flüsse ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1·0 m über dem localen höchsten Wasserstande liegen.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbau-Objecten bis zu 2 m totaler Spannweite dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen grösseren offenen Unterbau-Objecten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Bei mehrfelderigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109) zu beobachten, und wird, falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h), Absatz 1, der genannten Verordnung angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a) und b) desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den bekannten höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses auszuführen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellenvertheilung ist derart zu bemessen, dass die Inanspruchnahme der Schienen per Quadratcentimeter höchstens 1000 kg beträgt.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen haben: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nicht statthaft. In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel, entsprechend den bei der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen erliegenden einheitlichen Oberbau-Normalien, zu verstärken.

Der Schotterkörper hat im Niveau der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Curven ist die normale Tiefe des Schotterkörpers unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise und in dem von der betriebführenden Bahnverwaltung bezeichneten Ausmasse, insoweit dasselbe vom k. k. Handelsministerium genehmigt wird, zu erbauen.

Kleinere Warteräume, welche entweder freistehend oder im Anschlusse an sonstige Bahngebäude errichtet werden, ferner die Hochbauanlagen für den Zugförderungs- und Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt, müssen aber jedenfalls auf einer Untermauerung errichtet werden.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, beziehungsweise mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der currenten Strecke ist auf jene Stellen zu beschränken, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums besonders angeordnet werden sollte.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein oder aus Blockwänden auf einer Untermauerung zu erbauen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen.

8. Stationen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mindestens 20·6 Percent der Bahnlänge betragen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, als auch an beiden Stirnseiten derselben, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längseite anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführende Bahnverwaltung, zu erfolgen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphenleitung und den zugehörigen Stationsapparaten zu versehen.

Die Aufstellung von Glockensignalen kann unterbleiben, insoweit nicht besondere Fälle dies nothwendig machen würden.

Für den Betrieb sind ausser den akustischen auch die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen Signale zu verwenden.

An der Abzweigungsstelle der Localbahn aus der currenten Strecke der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahn sind nebst dem erforderlichen Distanzsignale noch Ablenkgeleise von entsprechender Länge herzustellen und die einzulegenden verriegelbaren Wechsel mit den zugehörigen Semaphoren derart zu combiniren, dass die volle Sicherheit des Verkehres verbürgt erscheint.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführende Bahnverwaltung auf Kosten der Localbahn-Unternehmung.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" Nr. 15 ex 1887), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen.

Nach Genehmigung dieser Pläne wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109), sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verkehrslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Schlussbestimmung.

Die Concessionärin verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge — durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen — in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der currenten Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten, auszuführen, beziehungsweise, insoweit es sich um solche Herstellungen und Investitionen handelt, welche nicht für den Civilverkehr nothwendig sind, auf Kosten des Unternehmens der Anschlussbahn ausführen zu lassen.

II. Betrieb.

1. Betriebführung durch den Staat.

Der Betrieb der concessionirten Bahn wird auf Grund eines zwischen der Concessionärin und der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrages während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionärin, respective der zu bildenden Localbahn-Gesellschaft geführt werden.

2. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird auch auf der gegenwärtig concessionirten Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird die Concessionärin sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide Mehl und zu treffen.

3. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

4. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Concessionärin beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

5. Leistungen für die Staats-Telegraphenanstalt.

Die Concessionärin übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staats-Telegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Concessionärin eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im

Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte des Staats-Telegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit die letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Concessionärin durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionärin ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staats-Telegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionärin ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staats-Telegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

6. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupées untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 2 und 3), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 4 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten

Einer solchen Regelung hat die Concessionärin sich zu unterwerfen.

Wien, am 6. Februar 1890.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 371. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. März referirt Abg. Dr. Ritter von Biliński im Namen des Eisenbahnausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung eines zweiten Geleises auf den Eisenbahnlinien Krakau-Przemyśl und Przemyśl-Lemberg und beantragt die Annahme der Regierungsvorlage, sowie folgender Resolution:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Verstaatlichung der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn derart vorzubereiten, dass mit dem Zeitpunkte der Fertigstellung des zweiten Geleises auf den Strecken Krakau-Przemyśl und Przemyśl-Lemberg die sämmtlichen Linien der bezeichneten Eisenbahn-Gesellschaft in das Eigenthum, bezw. den Betrieb des Staates übernommen werden können.

Die Regierungsvorlage gelangt in zweiter und dritter Lesung unverändert zur Annahme. Die vom Ausschusse beantragte Resolution wird gleichfalls angenommen.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 5. März wurde Capitel „Staatseisenbahnbetrieb“ in Verhandlung genommen.

Berichterstatter Abg. Dr. Ritter von Meznik beantragte die Theilung der Discussion in drei Gruppen, und zwar: 1. Allgemeiner Theil, 2. Staatsbahnen, 3. Resolutionen.

Dieser Antrag wurde vom Ausschusse acceptirt.

Zum allgemeinen Theil sprach Abg. Lupul und fragte, ob und welche Anstände gegen Errichtung einer Betriebs-Direction in Czernowitz obwalten, oder ob die Erweiterung der Befugnisse des Betriebsamtes möglich wäre.

Abg. Dr. Beer besprach die Vermehrung der Beamten bei den Staatseisenbahnen und fragte, welche Principien bei der Pensionirung der Beamten befolgt werden, da er erfahren habe, dass manche noch sehr arbeitsfähige Beamte pensionirt worden seien, welche jetzt neben ihren Pensionen andere Geschäfte betreiben.

Abg. Dr. Menger besprach die Petition der Eisenbahn-Conducteure an das Handelsministerium. Aus derselben gehe hervor, dass in Rücksicht auf die Pensionen diese wichtige Classe der Bevölkerung nicht den nöthigen Rechtsschutz geniesse. Es sei wünschenswerth, dass die betreffende Frage an der Hand des in der Petition gebotenen reichen Materials vom Ministerium in ernste Erwägung gezogen und eventuell eine Gesetzesvorlage eingebracht werde. Redner stellte sodann an den Herrn Handelsminister die Frage, welche Massnahmen die Regierung mit Rücksicht auf die Einführung des Zonentarifes, der sich in Ungarn sehr gut bewährt habe, in Oesterreich zu treffen gedenke. Durch den Zonentarif und die mit demselben verbundene starke Verbilligung der Fahrt habe der Personenverkehr auf den ungarischen Bahnen einen so ungeheuren Aufschwung genommen, dass diese Massregel ganz ohne Schädigung der ungarischen Staatsfinanzen durchgeführt wurde. Es sei zu erwägen, dass aus Galizien und Schlesien schon Reisende nach Wien auf der ungarischen Strecke fahren. Dies werde sich immer mehr entwickeln. Oesterreich könne, ohne selbst Schaden zu erleiden, die Augen nicht vor der Thatsache verschliessen, dass Ungarn seine Tarife durch den Zonentarif bedeutend verbilligt habe.

Abg. Dr. von Plener brachte die Budgetirung der für Rechnung von Actiengesellschaften vom Staate betriebenen Privatbahnen (Prag-Dux, Dux-Bodenbach, Mährische Grenzbahn, Erzherzog Albrecht-Bahn) zur Sprache. Im vorigen Jahre wurde in Folge eines Antrages des Abg. Schwab die Aufnahme der Ausgaben und Einnahmen dieser Linien in den Staatsvoranschlag beschlossen. Die Regierung stimmte zu, nur der Oberste Rechnungshof machte Einwendungen. Nun stehe die Verfassung des Staatsvoranschlages unzweifelhaft dem Abgeordnetenhause und der Regierung zu, und man müsse daher auf Ausführung der vorjährigen Resolution bestehen.

Abg. Dr. Russ besprach ausführlich seinen Antrag auf Herabsetzung des Personentarifes um wenigstens ein Drittheil, welchen der Staatseisenbahnrath in seiner letzten Session zum Beschlusse erhoben hat. Er fragte, welche Stellung die Regierung dazu eingenommen, ob die General-Direction die Studien hierüber beendet habe, und in welchem Stadium sich die Entscheidung befinde.

Der Referent Abg. Ritter von Meznik stimmte mit dem Abg. Dr. von Plener bezüglich der Art der Budgetirung überein. Für heuer wäre die Einstellung dieser Bahnen in das Budget zu umständlich und man könnte mit der Regierungsvorlage sich bescheiden, aber die Art der Budgetirung durch einen Zusatz im Finanzgesetze für die Zukunft normiren. Die Nebeneinnahmen aus der Postbeförderung könnten ausgelassen werden, weil diese Art der Verrechnung (Vergütung der Hälfte der Selbstkosten) eine Anomalie sei. Die Postbeförderung sollte wie auf Privatbahnen unentgeltlich geschehen.

Abg. Dr. Czerkawski bemerkte, dass Verhandlungen wegen Errichtung einer Localbahn von Tarnopol aus südwärts nach Podolien seit langer Zeit in der Schwebe wären, ohne bis jetzt zum Abschlusse gediehen zu sein. Redner machte auf die wirthschaftliche und strategische Wichtigkeit dieser Bahn aufmerksam, da Tarnopol, einst der Mittelpunkt des podolischen Getreidehandels, gegenwärtig, zumal seit dem Ausbau der Transversalbahn, von Podolien, dieser Kornkammer Galiziens, gänzlich abgeschnitten sei und dem wirthschaftlichen Ruine entgegengehe, worunter der Getreidehandel und sonstige Handel von Podolien selbst leide. Redner fragte, in welchem Stadium sich die diesbezüglichen Verhandlungen befinden und ob Aussichten auf ihre baldige günstige Finalisirung vorhanden seien.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem bemerkte hinsichtlich der angeregten Einbeziehung der Gebahrung der vom Staate für Rechnung der Gesellschaften betriebenen Privatbahnen in den Staatsvoranschlag, dass gegen einen derartigen Vorgang allerdings von Seite des Obersten Rechnungshofes Bedenken in der Richtung erhoben wurden, dass durch eine solche Zusammenlegung verschiedenartiger Gebahrungen die Controle nothwendig behindert werden würde. Bei Aufstellung des Staatsvoranschlages für das Jahr 1890 sei daher noch der in den Vorjahren beobachtete Vorgang eingehalten, zugleich jedoch in den zugehörigen Erläuterungen eine detaillirte Darstellung der Gebahrung sämmtlicher vom Staate betriebenen Eisenbahnen geboten worden.

Die Frage der Budgetirung der vom Staate für private Rechnung betriebenen Eisenbahnen bilde übrigens noch fortdauernd den Gegenstand der Erörterung bei den betheiligten Centralstellen; nachdem jedoch eine Austragung dieser Frage, deren Schwierigkeit wohl nicht verkannt werden könne, bisher noch nicht erzielt werden konnte, so dürfte es sich empfehlen, noch an der in den Vorjahren eingehaltenen Form festzuhalten. Ueber die angeregte Aufnahme einer auf eine andere Budgetirung der hier in Betracht kommenden Bahnen abzielenden Bestimmung in das Finanzgesetz könne sich der Herr Minister dermal noch nicht aussprechen, da eine solche Abweichung von der bereits typisch gewordenen Fassung des Finanzgesetzes zunächst den Wirkungskreis des Finanzministeriums berühre, dessen Entscheidung daher vorbehalten werden müsse.

Mit Bezug auf die Ausführungen der Abgeordneten Doctor Menger und Dr. Russ wies der Herr Minister zunächst darauf hin, dass das vielfach geäusserte Bestreben nach Einführung eines Zonentarifes an Stelle des dermal geltenden Kilometertarifes eigentlich im auffallenden Gegensatze dazu stehe, dass für den Frachtenverkehr gerade umgekehrt die Ersetzung der üblichen Staffeltarife durch Kilometertarife verlangt wird. Das gedachte Bestreben, welches augenscheinlich auf die Einführung eines Zonentarifes auf den ungarischen Staatsbahnen zurückzuführen ist, habe bereits mehrfach in Kundgebungen von Handelskammern und Gemeinden, sowie auch im Schosse des Staatseisenbahnrathes Ausdruck gefunden. Der Herr Minister will die Frage nicht erörtern, ob die unbestreitbare Steigerung der Frequenz auf den ungarischen Bahnen der Form des Zonentarifes oder nicht vielmehr überhaupt der Verbilligung der vordem hohen ungarischen Personentarife zuzuschreiben sei.

Demgemäss wurde auch ein eingehendes Studium einer Reform der Personentarife im Sinne einer erweiterten Benützung der Bahnen durch die breiten Schichten der Bevölkerung im Wege der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen eingeleitet. Die Vorschläge der genannten Verwaltungsstelle bilden den Gegenstand der Erwägung der betheiligten Ministerien, und könne ein baldiger Abschluss der Verhandlungen in Aussicht gestellt werden.

Bezüglich der Erhöhung des systemisirten Standes der Staatseisenbahn-Beamten bemerkte der Herr Minister, dass diese in der eingetretenen Erweiterung des der Staatseisenbahn-Verwaltung unterstehenden Bahnnetzes ihre Erklärung finde. Die hieraus entspringenden Mehrkosten seien mit ungefähr einer Million Gulden veranschlagt, jedoch würde dieser Mehrbedarf nur successive eintreten, wobei insbesondere bemerkt wird, dass die von den in letzter Zeit in Staatsbetrieb übergegangenen Privatbahnen übernommenen Beamten bereits in den systemisirten Stand eingebracht wurden. Hiedurch erkläre es sich auch, dass bei den höheren Gehaltsclassen eine verhältnissmässig bedeutendere Vermehrung der Stellen eintrat. Es bestehe übrigens die Absicht, in Hinkunft auch bei der Staatseisenbahn-Verwaltung, wie dies bei der Post- und Telegraphen-Verwaltung schon dermalen geschieht, alljährlich einen Betrag für Vermehrung des Beamtenpersonals in den Staatsvoranschlag einzustellen.

Rücksichtlich der vom Special-Berichterstatter in Anregung gebrachten Abänderung der Verrechnung bezüglich der Postbeförderung auf den Staatsbahnen erklärte der Herr Minister, sich noch nicht aussprechen zu können. Dem auch Seitens des Abg. Lupul geäusserten Wunsche nach Errichtung einer Eisenbahn-Betriebs-Direction in Czernowitz, habe die Regierung nach der Lage der Verhältnisse nicht entsprechen können, zumal ja die aus der Uebernahme der Privatbahnen in den Staatsbetrieb erwarteten finanziellen Vortheile in erster Linie nur durch eine Herabminderung der Administrationskosten zu erzielen seien. — Ueberdies würde für eine Betriebs-Direction in Czernowitz, nachdem die Strecke Lemberg-Czernowitz aus Verkehrsrücksichten unter allen Umständen der Lemberger Direction unterstellt bleiben müsste, nur das unverhältnissmässig geringe Betriebsgebiet von 278 km verbleiben; die gleichen Erwägungen sprechen auch gegen die Errichtung einer Verkehrsleitung, wie eine solche allerdings für die von den übrigen Linien vollständig abgetrennten, im Staatsgebiete befindlichen Bahnen in Mähren und Schlesien sich als nothwendig herausstellte. Um jedoch den Wünschen der Bevölkerung der Bukowina nach Möglichkeit Rechnung zu tragen, sei in der jüngsten Zeit der Wirkungskreis des Bahn-Betriebsamtes in Czernowitz, insbesondere in Bezug auf die commerciellen Agenden und auf die Wagendirigirung wesentlich erweitert worden.

Was die sogenannten ostgalizischen Localbahnen anbelange, so liege der Regierung ein Project für die Linie von Tarnopol über Dzurin nach Zaleszczyki mit Abzweigungen nach Skala und Iwanie puste vor; es seien jedoch zunächst noch einige Trassenfragen zur Austragung zu bringen. Hierauf werde es erst möglich sein, auf die vorliegenden Anträge in Absicht auf die Herstellung dieser Bahnen näher einzugehen; immerhin dürften aber diese Anträge unter gewissen Voraussetzungen eine ausreichende Grundlage bieten, um die Sicherstellung der fraglichen Bahnbauten durch eine angemessene Beitragsleistung von Seite des Staates zu ermöglichen.

Se. Excellenz der Präsident der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Freiherr von Czedik hob gegenüber den Bemerkungen des Abg. Beer hervor, dass bei der Pensionirung von Beamten der Staatsbahnen stets mit der grössten Rücksichtnahme auf die privaten Verhältnisse derselben vorgegangen wurde, und dass bei der Zusammenziehung von zwölf vordem bestandenen selbstständigen Verwaltungen in eine einzige Central-Verwaltungsstelle verhältnissmässig nur äusserst wenige Pensionirungen stattfanden, von welchen überdies ein namhafter Theil über eigenes Ansuchen der Betreffenden erfolgte. Was die vom Abg. Dr. Menger erwähnte Petition der Conducteure anbelange, so könne nur betont werden, dass die behaupteten Uebelstände bei den Staatsbahnen absolut nicht bestehen.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek bemerkte bezüglich der letzteren Petition, dass unbeschadet der Wahrung der im Eisenbahndienste vor Allem unerlässlichen strengen Disciplin die Rechtslage der Privateisenbahn-Bediensteten allerdings dadurch principiell beeinträchtigt erscheine, dass es derzeit eigentlich kein Forum gebe, an welches in Disciplinar-Angelegenheiten mit Aussicht auf Erfolg appellirt werden könne, indem einerseits der Verwaltungsgerichtshof den Administrativ-Behörden nur die reformatio in peius, nämlich das Recht einer eventuellen Verschärfung der von den Bahnverwaltungen ausgesprochenen Disciplinarstrafen auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung zuerkennt, andererseits die Gerichte die bezüglichen Ansprüche der Bediensteten in letzter Zeit regelmässig als öffentlich-rechtliche Angelegenheit behandeln und an die Administrativ-Behörden verweisen. Es liege hier also ein negativer Competenzconflict zwischen Verwaltungsbehörden und Gerichten vor, zu dessen Entscheidung verfassungsmässig das Reichsgericht berufen wäre. Die Regierung

beabsichtige übrigens bekanntlich eine Reform der bezüglichen Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung, und seien die einschlägigen Vorbereitungen bereits im Zuge; da jedoch bei einer derartigen Reform im Einvernehmen mit der ungarischen Regierung vorgegangen werden müsse, dürfte wohl noch einige Zeit vergehen, bis die angestrebte Reform zu Stande kommt, und erübrigt inzwischen wohl nichts Anderes, als dass von einem der Betroffenen der Versuch gemacht werde, die Frage des Competenzconflictes durch Anrufung des Reichsgerichtes zum Austrage zu bringen.

Abg. Dr. Ritter von Biliński knüpfte an die Erklärungen des Herrn Handelsministers über die Reform des Personentarifes an. Er ist für Verbilligung, findet aber an dem Zonentarife keinen Gefallen, weil dieser sich auf Differenzialtarife stützt, die Missbräuche zulassen. Er ist gegen die Beförderung der Reiselust der arbeitenden Bevölkerung im Interesse der wirthschaftlichen Lage.

Abg. Dr. Kathrein stimmte der Anregung des Referenten bezüglich der Dux-Bodenbacher Bahn zu, ist jedoch gegen die Aenderung betreffs der Postbeförderung.

Abg. Dr. Menger hofft im Interesse der Conducteure, deren Witwen und Waisen auf ein möglichst baldiges Resultat der Verhandlungen im Handelsministerium in Form von Gesetzesvorlagen. Rücksichtlich des Zonentarifes gebe er zu, dass Mancherlei gegen das System desselben eingewendet werden könne, dagegen sei aber hervorzuheben, dass in Rücksicht auf das Postporto alle Welt für den Zonentarif sei, welcher ja schon seit Langem in Wirksamkeit stehe. Nothwendig sei die Verbilligung der Personentarife mit Rücksicht auf den Vorgang Ungarns, wenn nicht Oesterreich sehr erheblichen Schaden erleiden solle, und zwar nicht nur in Bezug auf den Personenverkehr, sondern auch auf das geschäftliche Leben. Dass kein Missbrauch der Freizügigkeit entstehen werde, dafür sorgen die auch nach der Verbilligung genügend hoch bleibenden Personentarife.

Abg. Dr. Russ führte eine Reihe von Gründen für die Nothwendigkeit der Verbilligung des Personentarifes an und betonte namentlich, dass es ihm um den naturgemässen Einfluss auf die Privatbahnen zu thun sei, weil ja durch eine Verbilligung der Personentarife der Geschäftsverkehr jedes einzelnen Mannes bedeutend erweitert werde. Deshalb habe er seinen Antrag im Staats-Eisenbahnrathe im October des verflossenen Jahres wesentlich auf die Verbilligung der Tarife um wenigstens ein Drittel gestellt und nicht so sehr auf die Form des Zonentarifes, welcher eben so gut hoch sein könnte, wie der kilometrische Tarif ein niedriger zu sein vermöge.

Abg. Dr. Magg erklärte sich für eine Reform der Personentarife in dem Sinne, dass dieselben sehr vereinfacht werden, und zwar vor Allem im Interesse der Verwaltung und noch mehr, dass dieselben billiger werden im Interesse des Publicums.

Berichterstatter Abg. Dr. Ritter von Meznik gewärtigt Erklärungen der Regierung bezüglich des Zonentarifes, dann könne darüber gesprochen werden. Mit der Verrechnung der Kosten der Postbeförderung ist er nicht einverstanden. Bei den westlichen Staatsbahnen werde wegen der erhöhten Kohlen- und Eisenpreise eine Erhöhung des Aufwandes um 222.000 fl. beantragt. Was die Localbahnen betreffe, sei eine Verschlechterung eingetreten um 53.000 fl. Die Einnahmen werden sich mit den Ausgaben decken.

Abg. Dr. Fanderlik hält eine geringe Erhöhung der Transporteinnahmen, die fortwährend im Steigen begriffen sind, gegenüber dem Vorschlage des Berichterstatters für angezeigt und zulässig. Er beantragt eine Erhöhung um 200.000 fl., also Einstellung von 38,207.900 fl.

Abg. Dr. Russ wünscht die Erbauung eines Centralheizhauses und die Reconstruction des Bahnhofes in Amstetten. Er bespricht die fortgesetzte Miethe fremder Wagen und verlangt die Anschaffung einer genügenden Zahl von Wagen, welche dauernd gebraucht werden.

Abg. Dr. Herbst erklärte sich gegen die vom Abg. Dr. Fanderlik beantragte Erköhung der Einnahmen.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem wies darauf hin, dass seit Aufstellung des Staatsvoranschlages für das Jahr 1890 die Verhältnisse sich insoferne wesentlich gebessert haben, als die Ergebnisse des Jahres 1889, sowie die Einnahmen im Jänner des laufenden Jahres eine namhafte Steigerung, insbesondere des internen Verkehres auf den Staatsbahnen aufweisen, demgemäss müsse auch die vom Abg. Dr. Fanderlik zur Einstellung beantragte Einnahmsziffer pro 1890 als keineswegs zu hochgegriffen bezeichnet werden.

Ag. Dr Kathrein: Nach den Aufklärungen der Regierung und nach den Grundsätzen für die Aufstellung des Voranschlages, die auch von der Gegenseite stets anerkannt worden seien, entspreche die Erhöhung der Einnahmen um 200.000 fl. der wirklichen Lage, weshalb er dafür eintrete.

Berichterstatter Abg. Dr. Ritter von Meznik: Die Wagenvermehrung sei so dringend erwünscht, dass die sehr kostspielige Wagenmiethe nicht gebilligt werden könne.

Der Antrag des Abg. Dr. Fanderlik wurde hierauf angenommen.

Nach Erledigung des Capitels „Staatseisenbahnbetrieb“ wurden mehrere einschlägige Resolutionen besprochen und hierauf die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für die Herstellung eines neuen Wartesaales 3. Classe, gedeckter Corridore und einer Personencassa im Aufnahmsgebäude am Westbahnhofe Wien;
2. für die Errichtung einer Verladerampe in der Station Gross-Reifling durch den Bauunternehmer Peter Kraus;
3. für die Herstellung einer Brückenwaage von 25.000 kg Tragkraft in der Station Gleisdorf der Linie Graz-Fehring der Ungar. Westbahn;
4. für das Industriegeleise der Firma Carl Neuschloss & Sohn in km 88·249 der Linie Lemberg-Bełzec.

— (Project für die Ueberführung der Krosno-Rzeszower Bezirksstrasse in km 47·112 und km 59·3/4 über die Bahnlinie Jaslo-Rzeszow in den Gemeinden Lutorysz und Zaborów: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Ueberführung der Krosno-Rzeszower Bezirksstrasse in Kilometer 47·112 und km 59·3/4 über die Bahnlinie Jaslo-Rzeszow in den Gemeinden Lutorysz-Zaborów für den 17. und 18. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 3131.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien-Krakau: Geänderte Ausführung der Vergrösserung der Station Rzikowitz.) An Stelle der ursprünglich genehmigten Kohlenrutschen in der Station Rzikowitz ist aus Terrainrücksichten ein Kohlenschuppen hergestellt worden (vergl. Verordgs.-Blatt Nr. 121 ex 1889). [31. Jänner, Z. 3285.]

— (Linie Wien-Krakau: Gehsteg an der Thayabrücke Nr. 9 bei Lundenburg.) Für Zwecke und auf Kosten des Fürsten von und zu Liechtenstein ist ein Gehsteg für Fussgänger an der Thayabrücke Nr. 9 nächst der Station Lundenburg angebracht worden. [6. Februar, Z. 55.173.]

— (Linie Lundenburg-Zellerndorf: Erbauung eines Eiskellers in Neusiedl.) In der Station Neusiedl ist für Restaurationszwecke ein oberirdischer Eiskeller hergestellt worden. [8. Februar, Z. 4936.]

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Localbahn Dembica-Nadbrzezie-Rozwadów: Herstellung von Durchflussobjecten.) Zur Vermeidung von Hochwasserschäden sind in km 78·4/5 und 78·9/10 der Linie Dembica-Nadbrzezie-Rozwadów Durchlässe von 5·25 m und 3 m lichter Weite eingeschaltet worden. [18. Februar, Z. 7000.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 6. und 20. October 1889 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von zwei für den Dienst auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft bestimmten Locomotiven stattgefunden. Diese beiden Locomotiven, welche der Serie III/c angehören, wurden in der Wiener Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erbaut und mit den Bahninventars-Nummern 1640 und 1641, sowie mit den Fabriksnummern 2086 und 2087 versehen. Der Kessel dieser Maschinen ruht mittelst innenliegendem Rahmen auf drei unter sich verkuppelten und vor der Feuerkiste angebrachten Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Die beiden Dampfcylinder sind horizontal und ausserhalb, die für

variable Expansion eingerichtete Dampfsteuerung ist innerhalb des Maschinenrahmens angebracht. Anstatt mittelst des sonst gebräuchlichen Steuerungshebels wird bei diesen Maschinen das Vor- und Rückwärtsstellen der Steuerung durch eine mit einer Kurbel drehbaren Schraubenspindel sammt Schraubenmutter bewerkstelligt. Die Entfernung der 3 Achsen von einander beträgt 1·870 und 1·370 m, der Gesammtradstand 3·240 m, und der Durchmesser jeden Rades 1·275 m. Die Spurweite ist normal und beträgt das Gewicht jeder Maschine im betriebsfähigen Zustande 41·3 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven wurden in der Strecke Wiener-Neustadt—Payerbach vorgenommen und hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 42 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 60—62 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft zu verwenden. [H.-M.-Z. 8335.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Hermannstadt-Felek-Fogaras. (Finanzielle Betheiligung.) In der am 17. Februar abgehaltenen Congregations-Versammlung des Municipiums des Fogaraser Comitates wurde mit Bezug auf den seiner Zeit gefassten Beschluss, den Bau der projectirten Localbahn Hermannstadt-Felek-Fogaras aus Comitatsmitteln zu subventioniren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23 ex 1889), der Beschaffungsmodus des für fünfzig Jahre votirten jährlichen Beitrages von 22.000 fl. berathen und genehmigt. Bei diesem Anlasse wurde ein Eisenbahn-Executivcomité eingesetzt, welches die vorbereitenden Schritte einzuleiten hat.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Umbau der Station Sunja.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat mit Rücksicht auf den zunehmenden Verkehr den Beschluss gefasst, das Aufnahmsgebäude der Station Sunja der Linie Sunja-Bród zu erweitern, mit einer Veranda zu versehen, sowie diverse Ergänzungsbauten im Bereiche der genannten Station auszuführen und die Vornahme dieser Arbeiten im Submissionswege zu vergeben. Diesbezügliche Offerte sind bis 10. März bei der Agramer Betriebsleitung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen einzureichen, woselbst die Baupläne, Kostenvoranschläge, Bedingnisshefte etc. zur Einsicht erliegen oder gegen Einsendung von fl. 2·40 zu beziehen sind.

Ungarische Nordostbahn. (Brückenbau.) Die Direction der Ungarischen Nordostbahn hat den Bau einer eisernen Brücke über die Theiss zwischen Profil 671 und 675 der Linie Nyirgyháza-Csap beschlossen. Die im Submissionswege zu vergebenden Arbeiten umfassen die pneumatisch zu fundirenden Brückenpfeiler, die Herstellung des Bahnkörpers zu beiden Seite der Brücke, sowie diverser damit im Zusammenhange stehender Kunstobjecte. Diesbezügliche Offerte sind bis 27. März bei der Bahnerhaltungssection der Ungarischen Nordostbahn (Budapest, Kettenbrückengasse Nr. 1) einzureichen, woselbst die Pläne, Kostenvoranschläge, Offertformulare und Bedingnisshefte etc. zur Einsicht erliegen oder gegen Einsendung von 10 fl. bezogen werden können.

Theissuferbahn - Gesellschaft. (Erweiterung der Station Zenta.) Die Theissuferbahn-Gesellschaft, welche die nunmehr im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linien Szabadka (Maria-Theresiopel)—Ó-Becse und Szeged-Zenta erbaute (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1889), hat aus Verkehrsrücksichten die Erweiterung der Station Zenta durch Vermehrung der Geleiseanlagen, Vergrösserung des Stationsgebäudes und Zubau einer Restauration beschlossen, welche Arbeiten mit Beginn der Baucampagne in Angriff genommen werden sollen.

Ausland.

Rumänien. (Verlegung des Zollamtes von Itzkani nach Burdujeni.) Aus Bukarest wird dem „P. Ll." die Kündigung der am 26. Februar 1891 ablaufenden Convention bezüglich der Unterbringung des rumänischen Zollamtes in der österr. Grenzstation Suczawa-Itzkany gemeldet. Dieselbe erfolgte gleichzeitig mit der Kündigung des italienischen und belgischen Handelsvertrages. Das rumänische Grenzzollamt soll in Burdujeni, der ersten Station nächst der österr. Grenze, errichtet und zu diesem Zwecke die dortige Bahnstation entsprechend erweitert werden.

— (Neue Personentarife.) Mit 1. März tritt auf allen Linien der rumänischen Staatsbahnen ein neuer Personentarif in Kraft, durch welchen die Preise der Personenkarten auf weiten Strecken bis auf die Hälfte des früheren allerdings sehr hohen Fahrpreises erniedrigt werden. Die Preisermässigung beginnt bei einer Weglänge von sechzig Kilometern und nimmt im Verhältnisse zur Länge der Bahnstrecke zu.

Russland. (Der Internationale Eisenbahncongress.) Der Internationale Eisenbahncongress hatte bei seiner in Paris im September 1889 stattgehabten letzten Versammlung einstimmig den Wunsch ausgesprochen, dass sein nächstes Zusammentreffen im Jahre 1891 in St. Petersburg stattfinden möchte. Dieser Wunsch war seinerzeit Seitens der belgischen Regierung der russischen Regierung zur Kenntniss und Aeusserung unterbreitet worden. Am 24./12. Jänner 1890 ist nun vom Kaiser die Erlaubniss dazu ertheilt worden, dass der Congress seine nächste Versammlung in St. Petersburg abhält, jedoch mit der Massgabe, dass der Zusammentritt der Abgeordneten nicht schon im Jahre 1891, sondern erst im Jahre 1892 erfolgt. Die russische Regierung ist nämlich der Ansicht, dass ein Zwischenraum von zwei Jahren nicht genügt, um die erforderlichen Vorarbeiten mit der wünschenswerthen Gründlichkeit betreiben zu können. [Centralblatt der Bauverwaltung.]

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ankunft der Dampfer „Imperatrix" und „Thisbe" aus Bombay.) Ersterer Dampfer von 2440 t Gehalt ist am 22. Jänner mit 15 Passagieren und 2761 Gewichtstonnen Ladung nach 17tägiger Fahrt, letzterer von 1848 t Gehalt mit 3 Passagieren und 2486 Gewichtstonnen Ladung nach 31tägiger Fahrt von Bombay in Triest eingetroffen. Eingeführt wurden hauptsächlich aus Hongkong: 116 t Quassia; aus Singapore: 46 t Kaffee, 40 t Zinn, 50 t Gambier; aus Calcutta: 68 t Häute, 213 t Mirabolan, 1661 t Baumwolle, 122 t Indigo, 18 t Gewürznelken, 72 t Tamarinde; aus Bombay: 1191 t Baumwolle, hievon 117 t für Venedig, 311 t Ricinussamen, 66 t Spart, 508 t gebrauchte Eisenbahnschienen; aus Manila: 16 t Kaffee; aus Batavia: 57 t Pfeffer und 207 t Kaffee; aus Port Said: 34 t Kaffee. Der Werth der nach Triest gebrachten Waaren betrug 3,912.438 fl.

Regulirung der unteren Theiss. (Sicherung des Ausflusses des Franzenscanals.) Nachdem das Ausmündungsgebiet des Franzenscanales als einer der wichtigsten Punkte der Theissregulirung zu betrachten ist, beschäftigt sich die kgl. ungarische Regierung insbesondere mit der zweckentsprechenden Regulirung der Aus- und Einmündung des genannten Schiffahrtscanales in das Flussbett der Theiss. Die Durchführung jedes der diesbezüglich vorliegenden Projecte erfordert aber die Herstellung geänderter Durchstiche und Verkürzungen des Flusslaufes. Nachdem hiebei Török-Becse, die grösste Gemeinde des Torontáler Comitates, Gefahr läuft, von der Theiss abgeschnitten zu werden, hat das Comitats-Municipium die Ueberreichung einer Petition an die Minister des Ackerbaues und des Handels beschlossen, in welcher um Wahrung der Localinteressen der tangirten Gemeinden gebeten wird. Den vorliegenden Kostenvoranschlägen zufolge, würde bei Auflassung der gegenwärtigen Ausmündung des Franzenscnales in der Richtung von Borjas nach Török-Becse die hieraus resultirende Herstellung eines sodann von Ó-Becse aus directe bis Földvár geführten Durchstiches ca. 2,500.000 fl., die Herstellung eines Durchstiches nächst Aracs aber ca. 4,500.000 fl. kosten. Im Falle der Ausführung der derart geänderten Ausmündung des Franzenscanales würde das Theissbett zwischen Ó-Becse und Tisza-Földvár dadurch um ca. 16 km verkürzt, da diesfalls die östlich bis Török-Becse augesbuchte Schlinge der Theiss in gerader Richtung abgeschnitten und dieser Ort hiedurch auf ca. 4 km vom Theissufer entfernt würde. Die Begutachtung beider Projecte wurde dem technischen Rathe Franz Münzberger, Mitglied des technischen Rathes für Wasserbau-Angelegenheiten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16), übertragen.

Baden. (Polizeiliche Vorschriften für den Schifffahrtsbetrieb auf dem Rhein entlang der badisch-bayerischen Grenze.) Das Gesetz- und Verordnungs-Blatt für das Grossherzogthum Baden enthält in Nummer XIII vom 31. Mai 1889 die nachstehende, mit 1. Jänner 1890 in Kraft getretene Verordnung des Ministeriums des Innern:

Zur Sicherung des Schiffahrtsverkehres auf dem Rhein entlang der badisch-bayerischen Grenze wird auf Grund des § 148, Ziffer 1, des badischen Polizeistrafgesetzbuches und unter Hinweisung auf die daselbst angedrohte Bestrafung an Geld bis zu 150 Mk. oder mit Haft bis zu vier Wochen, verordnet, wie folgt:

§ 1. Die Eigenthümer der auf dem Rhein entlang der badisch-bayerischen Grenze verkehrenden kleineren Fahrzeuge unter 300 Centner Tragfähigkeit, auf welche die Bestimmungen in Art. 15 und 22 der revidirten Rheinschiffahrtsacte keine Anwendung finden, sind verpflichtet, dieselben auf beiden Seiten — innen und aussen — an einer ins Auge fallenden Stelle mit ihrem Namen und ihrem Wohnorte in weisser Oelfarbe auf schwarzem Grunde zu bezeichnen. Die Schrift muss mindestens 10 cm hoch sein.

§ 2. Solche Fahrzeuge dürfen nicht mehr beladen werden, als dass die freie Bordhöhe noch mindestens 30 cm beträgt. Bei Anwendung von wenigstens 30 cm hohen, starken, dichten und dem Wellenschlage hinreichend Widerstand leistenden Aufsetzbrettern genügt eine freie Bordhöhe von mindestens 10 cm.

§ 3. Fahrzeuge der gedachten Art müssen sowohl auf der Fahrt, als auch wenn sie ganz oder theilweise beladen im Rheine still liegen, eine weithin sichtbare Flagge in den Landesfarben mindestens 3 m über Wasser führen.

§ 4. Auf Fischernachen, Fahrnachen und ähnlichen nicht zur Bewegung von Lasten dienenden kleinen Fahrzeugen finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

11. März, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän P. Covacich, nach Venedig.

12. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Thetis", Capitän C. Androvich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

13. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Messina", Capitän B. Gopcevich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

13. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

14. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Fiume", Capitän G. Vitaglich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

15. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe", Capitän G. Sabbadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

15. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän P. Covacich, nach Venedig.

Levante-Dienst.

11. März, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Tebe", Capitän L. Brelich, nach Batum, mit Berührung von Patras, Sira, Piräus, Salonich, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasonda und Trapezunt.

13. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Galatea", Capitän T. Androvich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.

14. „ zu Mittag, Dampfer „Euterpe", Capitän A. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa und Beyruth. Ferner nach Alexandretta, Lattachia, Tripoli und Mersina, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

15. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Berenice", Capitän A. Trobitz, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. April, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Imperatrix", Capitän F. Egger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Thisbe", Capitän E. Perini, nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Verschiedene Mittheilungen.

Enteignungsverfahren. (Sachverständigenliste im Bereiche des Oberlandesgerichtes in Zara.) Die Sachverständigenliste für das Enteignungsverfahren pro 1890 enthält gleich der vorjährigen 29 Sachverständige.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monate Februar 1890.) Im Monate Februar sind im Lagerhause der Stadt Bregenz eingelagert worden 7936 q Waaren, darunter 2142 q Hafer, 1710 Weizen, 604 q Malz, 600 q Mais, 412 q Gerste, 202 q Roggen. Ausgelagert wurden 8048 q Waaren, darunter 3012 q Hafer, 1306 q Weizen, 880 q Malz, 807 q Mais, 316 q Gerste, 164 q Roggen. Der Lagerstand am 28. Februar betrug 12.212 q Waaren, darunter 3951 q Hafer, 2553 q Weizen, 1148 q Mais, 967 q Malz, 470 q Gerste, 310 q Roggen.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 5. Neues Bohrmaschinensystem für Gesteinsbohrungen am Lande, als auch schnelle und sichere submarine Bohrungen. — Anton Schlepitzka. 29./1.

„ 5. Vorrichtung zum Bohren und Laden von Sprengminen unter Wasser. — Josef Prasch. 30./1.

„ 5. Neuartige Bohrgerüste. — J. Kruliš. 1./2.

„ 13. Neuerungen in der Construction von Dampfgeneratoren mit augenblicklicher Dampferzeugung. — Daniel Béthmont. 1./2.

„ 13. Verbesserung einer Heizanlage für Kessel mit Trockenkohlendestillation und Wasserverdampfung (Wassergas) als Brennmittel. — Johann Gasteiger. 10./2.

„ 13. Rohr-Reinigungsapparat. — The Western Coil and Pipe Cleansing Company. 13./2.

„ 19. Schneebaggermaschine für Dampf- und elektrische Eisenbahnen und Tramways. — Carl Paulitschky. 10./2.

„ 19. Schienenlaschenkuppelung. — Ternitzer Stahl- und Eisenwerke von Schöller & Co. 11./2.

„ 20. Neuerungen an Weichensignalen. — Amos Barnes. 11./10. 1889.

„ 20. Neue Contacteinrichtung für die Weichen elektrischer Stromleitungsbahnen. — Constantin Zielinsky. 9./12. 1889.

„ 20. Neue Kuppelung für Eisenbahnfahrzeuge. — Franz Rotter. 25./1.

„ 20. Kreuzförmige Hängebahn. — Ewald Felix Erdmann, Moritz und Carl Richard Liebig. 29./1.

„ 20. Neuerungen an Hängebahnen. — Waitmann M. Morgan. 29./1.

„ 20. Neuerungen an Eisenbahn-Signalapparaten. — John Whitehead. 31./1.

„ 20. Erfindung, dass ein Waggon Bahncurven mit möglichst kleinen Radien und grosser Steigung bei minder sorgfältig hergestelltem Bahngeleise leicht und sicher befahren kann. — Rudolf Teltschik. 1./2.

„ 20. Verbesserungen an Einrichtungen zur Kohlenentladung und -Ausgabe, sowie für Aufstapelung und Entstapelung von Kohlen, namentlich Locomotivkohlen. — Julius Herrmann. 1./2.

„ 20. Achsbüchse mit Rollenlagerung. — Nicolaus Bersin und Ludwig Russbacher. 3./2.

„ 20. Neuerungen in der Construction von Locomotiven. — Frederick Charles Winby. 5./2.

„ 21. Halter für Telephon-Hörrohr. — Simon Lebenberg. 6./2.

„ 21. Neuerungen an Mitteln zur Beseitigung von störenden Wirkungen langer Leitungen auf die Telephonübertragung. — Eugen Gwosdeff und Heinrich Bunge. 8./2.

„ 21. Elekticitätszähler. — Alphonse Frager. 10./2.

„ 21. Neue galvanische Batterie. — William Burnley. 15./2.

„ 21. Elektrischer Regulator. Henry Pieper fils. 17./2.

„ 21. Neuerung an Elektroden für primäre und secundäre elektrische Batterien. — Ludwig Epstein. 20./2.

„ 22. Neuerung an Anstrichfarben für Eisen und Stein. — Nicholas A. Bibikov. 3./2.

„ 22. Steinlack. — Andreas Schulz. 6./2.

„ 74. Neuerung an elektrischen Läutewerken. — August Natterer. 30./1.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein, Spiritus etc., Theil V, 1. und 2. Heft.

Unter Hinweis auf die Kundmachung in Nr. 20 dieses Blattes vom 18. Februar 1890 (Seite 361, Ord.-Nr. 121) wird zur Kenntniss gebracht, dass der neue Verbandstarif, Theil V, 1. Heft (Verkehr mit Oesterreich) mit Giltigkeit vom 1. April 1890 nunmehr erschienen ist und zum Preise von 30 kr. per Stück im Wege der betheiligten Verwaltungen bezogen werden kann.

Dagegen ist die Hinausgabe des neuen Tarifes Theil V, 2. Heft (Verkehr mit Ungarn), dermalen unthunlich und wird die Giltigkeit des bestehenden gleichnamigen Tarifes vom 1. November 1884 noch bis 1. Mai 1890 verlängert.

Wien, am 8. März 1890. [163]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr via Aussig.

Neue Tarife.

Mit 1. April 1890 treten neue Tarife für den Kohlenverkehr von Aussig-Teplitzer Bahn-Stationen und den Stationen Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz der k. k. Staatsbahnen nach den Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwestbahn etc. via Aussig in Kraft, welche theilweise Ermässigungen gegenüber den seitherigen Tarifen enthalten.

Exemplare dieser neuen Tarife sind durch die gefertigte Direction zu beziehen.

Teplitz, am 7. März 1890. [164]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mährisch-schlesische Centralbahn. K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag II zum directen Tarife für den Eilgut- und Frachtenverkehr.

Mit 25. März 1890 tritt ein Nachtrag II zu dem ab 1. April 1886 giltigen Tarife für den directen Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn, inclusive der k. k. Staatsbahnlinien Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Mährische Grenzbahn und Donauuferbahn [Wien-Lagerhaus]) in Kraft.

In demselben sind Frachtsätze für Zucker aller Art und Rohzucker bei Aufgabe in Quantitäten von 10.000 kg für den Verkehr von den Stationen Gross-Wisternitz, Hennersdorf, Skrochowitz-Braunsdorf und Ziegenhals nach Wien-Nordbahnhof enthalten.

Exemplare des Nachtrages II können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 10. März 1890. [165]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tour- und Retourbillets zwischen Prag und Brünn einerseits und Aujezd-Luhatschowitz andererseits.

Zur Erleichterung des Besuches des Curortes Luhatschowitz in Mähren werden vom 1. April l. J. an Tour- und Retourbillets II. und III. Classe von Brünn und Prag nach Aujezd-Luhatschowitz mit 45-tägiger Giltigkeitsdauer verausgabt werden.

Die Preise dieser Billets betragen per Person:
für Brünn—Aujezd-Luhatschowitz und retour:
in der II. Classe fl. 6·60, in der III. Classe fl. 4·40,
für Prag—Aujezd-Luhatschowitz via Brünn und retour:
in der II. Classe fl. 23·20, in der III. Classe fl. 15·30.

Diese Billets gelten für alle fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung, Schnellzüge inbegriffen.

Wien, am 8. März 1890. [166]

K. k. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn.

Ausgabe von Jahres-Abonnementkarten für bestimmte Theilstrecken.

Vom 1. April l. J. gelangen mit Giltigkeit bis Ende December 1890 ausser den bereits bestehenden Jahreskarten für alle Strecken der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Localbahnen Jaroslau-Sokal und Dębica-Rozwadow, sowie den Jahres-Abonnementkarten für diverse Theilstrecken — unter den für Jahreskarten bekanntgegebenen Bedingungen — Jahres-Abonnementkarten für folgende Theilstrecken zur Ausgabe, und zwar:

Theilstrecken und retour	I.	II.	III.
	Classe Gebühr in ö. W. Noten inclusive Stempel Gulden österr. Währung		
Krakau-Rzeszów	153	115	77
Krakau-Przemyśl	197	148	99
Krakau-Lemberg C.B. . .	240	180	120
Lemberg p. z.-Tarnopol .	140	105	70

Diese Jahres-Abonnementkarten können entweder bei einer der genannten Stationen oder bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn in Lemberg, bei gleichzeitiger Einsendung des entfallenden Betrages und der Photographie des Inhabers der Karte (in Visitkartenformat) unter Angabe derjenigen Station, bei welcher die Karte in Empfang genommen werden will, in Bestellung gebracht werden.

Wien, am 6. März 1890. [167]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
725	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft		Chamotteziegel, Chamottemörtel, feuerfester Thon und Gasretorten, cylindrische, von Chamotte	Halbstadt loco	Starkoč transit	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 14. Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 13·6	kr. 10·1	kr. 3·5	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen bis spätestens 31. März 1891	
					Tyništ St.E.G. loco und transit				20·6	15·4	5·2			
726	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	Kalk-Podol	Pardubic	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Frachtzahlung mindestens für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif	16·9 kr.	9·1 kr.	7·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Orig.-Frachtbr. und auf die reclam. Firma als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recep., welche Documente bei der Vorlage einen Rückvergütungsstempel der St.E.G. nicht tragen dürfen. Die Aufgabs-Recep. werden nicht rückgestellt. Die Vorlage der vorstehenden Documente muss bis längstens 31. März 1891 erfolgen	Die Sendungen müssen nachweislich für den Bau der Petroleum-Raffinerie in Pardubic bestimmt sein
				Prachovic					16·5 kr.	9·1 kr.	7·4 kr.			
727	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Schwefelsäure-Abfallwasser	Pardubic St.E.G. und Oe.N.W.B.	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. wenn der Transport in Blei-Lowries erfolgt, bei Zahlung der Fracht für das factische Gewicht, in minimo aber für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	69·0 kr.	34·7 kr.	34·3 kr.	Im Kartirungswege		
728	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Brüsau-Brünnlitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1890 bis auf Widerruf, längstens bis Ende März 1891	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag 4 zu Theil II, Heft 7 des Localtarifes des St.E.G.	Verschieden		kr. 5·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbr., resp. für Sendungen von Mittelsteine St.E.G. loco gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Versender lautenden Orig.-Aufgabs-Recep., vorzulegen längst. bis Ende Juni 1891	
					Lettowic						4·9			
					Skalic-Boskovic						6·9			
					Raitz						7·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
729	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrüben und Rübenschnitze	Velim Pećek Auval Běchovic oder vice versa	Böhm.-Brod	In vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1890 bis auf Widerruf, längstens bis Ende März 1891	Localtarif	kr. 9·2 7·1 6·4 8·7	kr. 8·2 6·1 5·4 7·7	kr. 1 1 1 1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
730	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Unschlitt	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Budapest St.E.G. „ -Donauufer-Fr.-Bhf. „ -Communal-Lagerh. „ -Franzstadt „ -Josefstadt „ -Leopoldstadt „ -Kelenföld „ Südbahnhof	**Verfrachtung von 40 Wagenladungen.** Aufgabe von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Bezahlung der Transportgebühr für dieses Gewicht. Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Oesterr.-Ung. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4 Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Heft 4	70 kr.	50 kr.	20 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	Rücksichtlich dieser Sendungen werden die im Vrdgs.-Bl. Nr. 3 ex 1890, sub Post-Nr. 185, publicirten Refactien nicht gewährt
731	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Cellulose	W ö r g l via Klein-Schwechat—Götzendorf	Grammat-Neusiedl	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Kein directer Frachtsatz	75·5 kr.		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz involvirt rücksichtlich der Strecke der k. k. Staatsbahnen keine Frachtermässigung
732	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		K o h l e	Wejhybka Duby Kladno (alt) Neukladno Buschtěhrad Střebichovic-Vinařic (Libušiner Schacht)	Umschlagplatz-Schönpriesen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Ausnahmetarif vom 15. Jänner 1889	33·5 Pfennige	31·5 Pfennige	2·0 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Origin.-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1891	
733	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Galiz. Carl Ludwig-Bahn	Dunggyps	S z c z e r z e c	Brody Podwołoczyska	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen bestehenden Tarifbestimmungen. Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Galizischer Gemeinschaftstarif	kr. 27·6 38·6	kr. 25·5 36·5	kr. 2·1 2·1	Im Kartirungswege		
734	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Holzgattungen, welche in der Nomenclatur des Ausnahmetarifes III sub a (Nachtrag VI) angeführt erscheinen	Krościenko	Saybusch transit (mit der Bestimmung nach westlich von Saybusch gelegenen inländischen Stationen, mit Ausnahme von Wien)	Aufgabe von 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Beibringung directer bis zur Bestimmungsstation lautender Frachtbriefe. Aufladen der Transporte auf Kosten der Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	56·9 kr.	43·8 kr.	13·1 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
735	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte in jedem Gewichte	An den westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen gelegenen Mühlenetablissements, und zwar: Blowitz, Strakonitz, Krems a/Donau, Pregarten	Sämmtlichen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen exclusive der in Galizien gelegenen	Bezug eines ebenso grossen Quantums Getreide von Wien, Iglau, Leoben, Leobersdorf und Ebenfurth als Mehl und Mahlproducte zur Verfrachtung gelangt sind, und Verfrachtung beider Artikel, nämlich des Getreides nach der Mühlenstation und der Mehl- und Mahlproductensendungen ab derselben auf den Linien der westlichen Staatsbahnen in einer Entfernung von mindestens 370 km	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif			15 pCt.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf das contrahirende Mühlenetablissement als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 unter Beigabe der an die gleiche Adresse als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über das von Wien, Iglau, Leoben, Leobersdorf und Ebenfurth bezogene Getreide vorzulegen sind	Bei Transporten nach Innsbruck wird der Antheil bis Wörgl und bei Transporten über Prag der Antheil bis Prag der percentuellen Vergütung unterzogen. Soferne in einzelnen Relationen specielle Ermässigungen zugestanden werden, wird die eventuell für die Partei günstigere Ermässigung, nicht aber zwei verschiedene Ermässigungen Anwendung finden
Diese Frachtbegünstigung hat auf den sämmtlichen im Betriebe der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen stehenden Localbahnen exclusive der Localbahnen St. Pölten—Tulln, Herzogenburg—Krems und Hadersdorf—Sigmundsherberg-Horn keine Giltigkeit.														
736	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwellen	Zuczka	Stanislau transit	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Beibringung directer bis zur Bestimmungsstation lautender Frachtbriefe, welche keine Routenvorschreibung tragen dürfen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 31·00	kr. 15·00	kr. 16·00	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	
			Holz des Specialtarifes 2	Volksgarten	Stanislau transit	Für Sendungen nach Deutschland, Frankreich, Holland, der Schweiz, nach Russland via Granica, nach Ungarn und darüber hinaus nach Serbien und Bulgarien			31·6	15·84	15·76			
				Volksgarten	Stanislau transit	Für Sendungen nach Stationen des Galizisch-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehres, sowie nach Wien loco und transit			31·6	17·16	14·44			
				Czernowitz	Stanislau transit	Für Sendungen nach Saybusch transit mit der Bestimmung als Regiegut der Kaiser Ferdinands-Nordbahn			31·2	16·38	14·82			
				Volksgarten					31·6	17·16	14·44			
737	K.k.St.B.		Kalk	Nusle-Vršovic	Wien K.F.J.B.	Bei Frachtzahlung für die Tragfähigkeit des Wagens. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende September 1890	Localtarif	49·0 kr.	40·0 kr.	9·0 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
738	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Thonöfen	Frauenberg	Budapest St.E.G. / Jozsefváros / „ Donauufer-Frachtenbahnhof / „ S.B. / „ Kelenföld	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	138·3	127·6	10·7	Im Kartirungswege		
			Thonöfen	Zliv					139·5	128·8	10·7			
			Erdfarben in Säcken und Fässern, gemeine Thonerde, Chamotte in Stücken, Chamottesteine, Chamottespeise, Trottoirsteine, Klinkerziegel, Steinzeugröhren	Frauenberg					99·7	85·5	14·2			
				Zliv					100·2	86·0	14·2			
739	Buschtěhrader Eisenbahn	Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Porzellan, unverpackt, d. i. mit Ausnahme des in offenen oder geschlossenen Kisten, Fässern, Steigen, Krippen und ähnlichen Emballagen verpackten	Carlsbad	Brünn (Staatsbahnhof)	1. Aufgabe als Frachtgut im Mengen von a) mindestens 5000 kg, b) mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür 2. Einhaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen 3. Unterlassung jeder Routenvorschreibung	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1890	Tarif Theil II, Heft 3a, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1888	a) und b) 266·5 kr. ö. W.	a) 230·4 kr. ö. W. b) 202·5 kr. ö. W.	a) 36·1 kr. ö. W. b) 64·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
740	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Maschinen, Reservoirs und Kessel	Wien, Nordbahnhof	Mähr.-Ostrau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen beim Baue und der ersten Einrichtung der in Mähr.-Ostrau in der Anlage begriffenen Fettwaarenfabrik und Mineralöl-Raffinerie	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	Verschieden	kr. 92·4	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die bauführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, wovon die letzteren von Seite des Stationsvorstandes in Mähr.-Ostrau die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen bei dem bezeichneten Baue verwendet wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Brünn, Nordbahnhof						61·4				
			Reservoirs, Kessel und Apparate	Olmütz transito						39·3				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
741	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. österr. Staatsbahnen und der Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Brody	a) Lodygowice b) Saybusch-Zablocie } und vice versa	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1890	Galizischer Gemeinschafts-Verkehr vom 1. April 1889, Heft 3, 6, 8 und 10	a) 135·5 b) 134·9	a) 117·2 b) 118·6	a) 18·3 b) 16·3	Im Kartirungswege		
				Dembica					a) 66·8 b) 65·9	a) 52·4 b) 53·8	a) 14·4 b) 12·1			
				Łańcut					a) 82·4 b) 81·8	a) 65·2 b) 66·6	a) 17·2 b) 15·2			
				Lemberg C.B.					a) 115·8 b) 115·2	a) 98 6 b) 100·0	a) 17·2 b) 15·2			
				Lemberg p. z.					a) 117·8 b) 117·2	a) 100·0 b) 101 4	a) 17·8 b) 15·8			
				Przemyśl					a) 96·4 b) 95·8	a) 79·2 b) 80·6	a) 17·2 b) 15·2			
				Przeworsk					a) 86·4 b) 85·8	a) 69·2 b) 70·6	a) 17·2 b) 15·2			
				Rzeszów					a) 79·0 b) 78·4	a) 61·8 b) 63·2	a) 17·2 b) 15·2			
				Tarnopol					a) 140·8 b) 140·2	a) 126·6 b) 128·0	a) 14·2 b) 12·2			
				Tarnów					a) 57·3 b) 56·3	a) 45·8 b) 47·2	a) 11·5 b) 9·1			
				Podwołocyska					a) 151·2 b) 150·6	a) 137·0 b) 138·4	a) 14·2 b) 12·2			
				Czernowitz					a) 159·4 b) 157·2	a) 151·8 b) 153·2	a) 7·6 b) 4·0			
				Kolomea					a) 143·1 b) 140·9	a) 137·8 b) 139·2	a) 5·3 b) 1·7			
				Sniatyn					a) 151·5 b) 149·3	a) 144·8 b) 146·2	a) 6 7 b) 3·1			
				Stanislau					a) 127·7 b) —	a) 126·6 b) —	a) 1·1 b) —			
742	Stauding-Stramberger Localbahn		Mehl und Mahlproducte	Freiberg	Stauding	Bei Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	9·6	7·4	2·2	Im Kartirungswege		
743			Schotter	Freiberg					9·6	6·5	3·1	Im Refactiewege	Orig.-Frachtbr., auf die reclam. Firma als Empfängerin lautend	
			Bausteine	Stramberg					15·2	8·0	7·2			
744	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Eisenbahnwagen und Locomotive	Stationen der Strecken: Matrei—Lavis und Franzensfeste—Dölsach, Graz, Wörgl, Kufstein, Trient	M o r i	Sendungen müssen zum Bau, resp. zur Ausrüstung der Localbahn Mori-Arco-Riva bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein. Der Wagenladungssatz ad a) wird bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen insolange angewendet, als sich der Tarif für das factische Gewicht ad b) nicht billiger stellt. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen, widrigenfalls eine Manipulations-Gebühr von 1·5 kr. pro 100 kg für jede dieser Verrichtungen zur Anrechnung gelangt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. August 1890	Interner Tarif	V a r i a b e l	a) und 1 km 10 kr. excl. Mgb. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen b) und 1 km 20 kr. exclusive Mgb. nach dem factischen Gewichte	V a r i a b e l	Im Kartirungswege		
		K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Brückenbestandtheile und Schienenbefestigungsmittel	Wien (Matzleinsdorf)		Die Instradirung muss dem Ermessen der Bahn überlassen bleiben				a) 80·5 b) 161·0				
				Ternitz						a) 73·6 b) 147·2 kr. Not. exclus. Mgb.				
745	Südbahn-Gesellschaft		Wein in Fässern oder in Reservoirwagen	Oedenburg	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directe lautenden Frachtbriefen nach italienischen Stationen der Gruppe VII (siehe einschlägiges Verzeichniss des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Verbandstarifes (zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Frcs. 45·42 pro Tonne = 1000 kg	Frcs. 34·50 pro Tonne = 1000 kg	Frcs. 10·92 pro Tonne = 1000 kg	Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
746	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Betheiligten Verwaltungen	Cement	Oppeln	Suczawa	Aufgabe in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen entweder nach Suczawa loco gegen Nachweis des Austrittes nach Rumänien oder mit directen Frachtbriefen nach den Stationen: Botosani, Dorohoi, Folticeni, Jassy, Pascani, Roman, Bacau, Adjud, Tecuciu, Berlad und Focsani; Unterlassung jeder Routenvorschrift in den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, spätestens bis Ende 1890	Galizisch-Norddeutscher Eisenbahn-Verband, bezw. Deutsch-Rumänischer Verband	Verschieden	Mark 1·97	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, deren Vorlage bis spätestens Ende März 1891 zu erfolgen hat	
747	Mähr.-schlesischen Centralbahn		Mineralwasser	Erbersdorf	Olmütz Troppau loco Troppau transit Ziegenhals	Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum	Bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 39·0 22·0 23·8 27·4	kr. 35·0 18·0 19·8 23·4	kr. 4·0 4·0 4·0 4·0	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Orig.-Aufgabsscheine, welche spätestens bis Ende Februar 1890 einzureichen sind	
748	Mährisch-schlesischen Centralbahn		Emballagen, leer retour	Allen Stationen	Erbersdorf	Als Frachtgut, zur Füllung mit Mineralwasser bestimmt	Bis Ende December 1890	Localtarif	Frachtfrei					Für von Nachbarbahnen directe kartirten Sendungen erfolgt Portorückersatz bezüglich der Strecke der M.S.C.B. bis Erbersdorf im Restitutionswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 30. **Wien, 13. März 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Laun über Libochowitz, Budin, Melnik, Mscheno, Jungbunzlau, Unter-Bautzen, Jičin und Eisenstadt nach Alt-Paka.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Dr. I. E. Slavik, Kunstmühlenbesitzer in Jungbunzlau, im Vereine mit dem behördlich autorisirten Civilingenieur Wenzel Michal und dem Kaufmanne Anton Beck mit dem Erlasse vom 11. August 1889 auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten (Verordnungs-Blatt vom 24. August 1889, Nr. 99), für eine normalspurige Localbahn von Laun über Libochowitz, Budin, Melnik, Mscheno, Jungbunzlau, Unter-Bautzen, Jičin und Eisenstadt nach Alt-Paka auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 17. Februar 1890. Z. 6149.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Fortsetzung der Achenseebahn projectirte Localbahn von einem geeigneten Punkte zwischen der Haltestelle Maurach und der Station Achensee der genannten Bahn längs des rechten oder linken Seeufers über Achenkirchen bis zur Landesgrenze.

Das k. k. Handelsministerium hat der Achenseebahn-Gesellschaft in Salzburg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Fortsetzung der Achenseebahn projectirte Localbahn von einem geeigneten Punkte zwischen der Haltestelle Maurach und der Station Achensee der genannten Bahn längs des rechten oder linken Seeufers über Achenkirchen bis zur Landesgrenze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 1. März 1890. Z. 3241.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Innsbruck über Amras' Aldrans und Igls auf den Patscherkofl.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Präsidenten des Oesterr. Touristenclubs Anton Silberhuber in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Innsbruck über Amras, Aldrans und Igls auf den Patscherkofl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 1. März 1890. Z. 5800.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Bozen über Unterinn und Klobenstein auf das Rittnerhorn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Präsidenten des Oesterr. Touristenclubs, Anton Silberhuber in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Bozen über Unterinn und Klobenstein auf das Rittnerhorn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. März 1890. Z. 5799.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 18. Februar 1890, Z. 6798, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Militär-Aspiranten.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, 18. Februar 1890.

Verzeichniss des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung (zur Z. 2367/204 I ex 1890) über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im IV. Quartal 1889 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr. des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Original-Certificat zurückgelangt
1010	Burda Thomas	.	1	.	.	.	.	1
1314	Prorok Josef	1	.	.	.	.	.	.
1369	Babić Anton	.	1	.	.	.	.	1
1656	Bladziński Carl	.	1	.	.	.	.	1
1677	Pongratz Josef	.	1	.	.	.	.	.
1696	Richter Wenzel	.	.	.	.	.	1	.
1928	Baresch Thomas	.	1	.	.	.	.	1
2849	Duschanek Anton	.	1	.	.	.	.	1
2927	Ziška Mathias*)	.	.	.	.	.	.	1
2973	Oberwinkler Josef	1	1	.	.	.	.	1
2990	Longhi Albin	1	.	.	.	.	.	1
3019	Reitmeier Franz	.	1	.	.	.	.	.
3507	Rotter Josef*)	.	.	.	.	.	.	1
3658	Glantschnig Johann	1	.	.	.	.	.	1
3709	Dietl Gottfried	1	.	.	.	.	.	1
3786	Nardelli Johann	1	.	.	.	.	.	1
3978	Ziegler Ferdinand	1	.	.	.	.	.	1
4066	Pickl Simon	1	.	.	.	.	.	1
4116	Kryczyk Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
4179	Kollmann Wilhelm	1	.	.	.	.	.	1
4261	Osztruszka Anton	1	.	.	.	.	.	1
4265	Stumpf Franz	1	.	.	.	.	.	1
4286	Kancki K. H. Xaver	1	.	.	.	.	.	1
4288	Konvalinka J. Konr.	1	.	.	.	.	.	1
4322	Olech Michael	1	.	.	.	.	.	1
4347	de Sisti Carl	1	.	.	.	.	.	1
4391	Mager Josef	1	.	.	.	.	.	1
4403	Pechar Anton	1	.	.	.	.	.	1
4414	Vitass Georg	1	.	.	.	.	.	1
4421	Frena Franz	1	.	.	.	.	.	1
4427	Masser Johann	1	.	.	.	.	.	1
4431	Garbari Orestes	1	.	.	.	.	.	1
4443	Cyphelly August	1	.	.	.	.	.	1
4471	Broveth Rup.	1	.	.	.	.	.	1
4511	Cagol Anton Simon	1	.	.	.	.	.	1
4541	Oselek Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
4564	Wagner Alois	1	.	.	.	.	.	1
4581	Bandinger Josef	1	.	.	.	.	.	1
4610	Michalicka Adolf	1	.	.	.	.	.	1
4611	Schreiber Franz	1	.	.	.	.	.	1
4615	Moschini Franz	1	.	.	.	.	.	1
4620	Maciak Josef	.	.	.	.	1	.	1
4623	Ferenz Hrinko	1	.	.	.	.	.	1
4624	Tilić Josef	1	.	.	.	.	.	1
4631	Čech Franz	1	.	.	.	.	.	1
4644	Schmidt Emilian	.	.	.	.	1	.	1
4680	Nemetz Carl	1	.	.	.	.	.	1
4691	Relic Michael	1	.	.	.	.	.	1
4721	Gerstgrasser Josef	1	.	.	.	.	.	1
4769	Brosek Carl Johann	1	.	.	.	.	.	1
4742	Jeličic Simon	1	.	.	.	.	.	1
4767	Fišer Franz	1	.	.	.	.	.	1
4779	John Franz Josef	1	.	.	.	.	.	1
4828	Fajt Johann	1	.	.	.	.	.	1
4831	Putz Martin	1	.	.	.	.	.	1
6892	Böhm Eugen**)	.	.	.	.	1	.	1
9839	Urbanovsky Carl**)	.	1	.	.	.	.	.

*) Bewerber wurde mit einem Certificate zur Competirung um eine Beamtenstelle betheilt, daher das nur für Dienerstellen giltige Certificat gelöscht werden musste.

**) Bewerber ist vom Reichs-Kriegsministerium mit einem Certificate betheilt, steht aber in Folge Uebersetzung in die Landwehr beim Ministerium für Landesvertheidigung in Evidenz.

Anmerkung. Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird vom Ministerium für Landesvertheidigung aus betrieben.

Eisenbahnrecht.

Erforderniss zum Begriffe „Bergwerksbahn“ im Sinne der Verordnung vom 1. November 1859, R.-G.-Bl. Nr. 200.

Die Kohlenbergbau-Gesellschaft und Coaksanstalt in M.-Ostrau hat das Project einer Drahtseilbahn vom Graf Wilczek'schen Dreifaltigkeits-Schachte in Poln.-Ostrau zu ihrer neuen Kohlenrutsche in M.-Ostrau der Statthalterei in Brünn zur Genehmigung vorgelegt, welche, da das fragliche Unternehmen auch in Schlesien zu liegen kommt, mit der Landesregierung in Troppau sich diesbezüglich ins Einvernehmen setzte.

Da beide Landesstellen darüber nicht in Uebereinstimmung sich befanden, ob die neue Anlage als Bergbahn oder gewerbliche Angelegenheit zu betrachten sei, indem die erstere Ansicht von der Statthalterei in Brünn, die letztere Ansicht von der Landesregierung in Troppau verfochten wurde, fand sich die erstere Landesbehörde veranlasst, vorerst eine principielle Schlussfassung zu erwirken, und legte zu dem Ende die Verhandlungsacten dem Handelsministerium vor. Nach reiflicher Prüfung der Angelegenheit, welche Seitens der beiden betheiligten Ministerien, nämlich des Handels und des Ackerbaues, gepflogen wurde, erging die einvernehmliche Entscheidung dahin, dass die in Rede stehende Drahtseilbahn, welcher in erster Linie schon das Kriterium eines nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, zu behandelnden Schienenweges mangelt, nicht als eine Bergwerksbahn im Sinne der Verordnung vom 1. November 1859, R.-G.-Bl. Nr. 200, angesehen werden

kann, da das betreffende Baubewilligungsgesuch nicht auf Grund der gemäss § 131 des allgemeinen Berggesetzes vom 23. Mai 1854, R.-G.-Bl. Nr. 146, mit einer Bergwerksverleihung verbundenen Befugnisse eingebracht worden ist und auch nicht eingebracht werden konnte, weil die Gesuchstellerin, die Kohlenbergbau-Gesellschaft und Coaksanstalt in M.-Ostrau, keinen eigenen Bergbau besitzt, sondern nur Pächterin des Freiherr von Rothschild'schen Carolinen-Schachtes in M.-Ostrau ist.

Die geplante Drahtseilbahn, deren Zustandekommen wegen der dadurch ermöglichten rationellen Verwerthung der Kleinkohle des Dreifaltigkeits-Schachtes als erwünscht bezeichnet werden muss, stellt sich sohin thatsächlich als eine gewerbliche Anlage dar, über deren Zulässigkeit die beiden in Betracht kommenden Landesstellen einvernehmlich abzusprechen haben. [15. Februar, Z. 4151.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 372. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. März ergreift das Wort Se. Excellenz der Herr Handelsminister Marquis Bacquehem:

In der 355. Sitzung des hohen Hauses am 13. December v. J. haben die Herren Abgeordneten Eichhorn und Genossen unter Hinweis auf angeblich beim Baue des zweiten Geleises der Kaiser Franz Josef-Bahn von Wien bis Tulln in der Strecke Kritzendorf-Greifenstein vorgekommene Unzukömmlichkeiten, welche sogar die Sicherheit der Bahnanlage zu gefährden geeignet seien, sowie unter Anführung anderer Vorkommnisse, welche den beim Baue beschäftigten Arbeitern und auch der dortigen Bevölkerung Anlass zu Beschwerden gegeben haben sollen, folgende Anfragen an mich gerichtet:

„1. Sind jene Thatsachen und Besorgnisse dem Handelsminister bekannt?

2. Was gedenkt der Handelsminister zu thun, um den Staat vor Schaden zu bewahren und derartige Gesetzwidrigkeiten für die Folge zu verhüten?

3. Ist der Handelsminister in der Lage, die Bauunternehmung Ziwotzki & Comp. zur Schadenersatzleistung an die geschädigten Privaten zu zwingen?"

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, Folgendes zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen:

Nach dem für die Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Wien-Tulln festgestellten Bauprogramme war die Theilstrecke Wien-Kritzendorf mit Ende October v. J. zu vollenden, wogegen für die Fertigstellung der beiden noch erübrigenden Strecken Kritzendorf — Greifenstein — St. Andrä-Wördern und St. Andrä-Wördern—Tulln ein späterer Termin (31. Mai 1890) bestimmt war.

Günstige Bau- und Witterungsverhältnisse hatten es bewirkt, dass die Bauarbeiten auf diesen beiden letzterwähnten Strecken ohne jede Forcirung einen so raschen Fortgang nahmen, dass die Vollendung dieser Strecken vor dem angegebenen Termine mit Sicherheit zu gewärtigen war.

Angesichts der eminenten Vortheile für den Verkehr, welche die baldige Eröffnung des zweigeleisigen Betriebes auf der gesammten Strecke als wünschenswerth erkennen liessen, ist die General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen an die Bauunternehmung mit dem Ansinnen herangetreten, die noch rückständigen Bauarbeiten derart einzurichten, dass die Betriebseröffnung der genannten beiden Strecken am 15. December 1889 erfolgen könne.

Dieser Aufforderung hat die Bauunternehmung entsprochen, und hat, nachdem am 1. November v. J. die Strecke Wien—Kritzendorf dem öffentlichen Verkehre übergeben worden war, die Betriebseröffnung der zweigeleisigen Anlage auf der ganzen Strecke Wien—Tulln thatsächlich am 15. December v. J. stattgefunden.

Hieraus erhellt, dass die Bauunternehmung die frühere Uebergabe nicht, um sich einer weitergehenden Verpflichtung oder Haftung zu entziehen, vorgenommen hat, sondern damit nur einem in betriebstechnischen und öffentlichen Verkehrsrücksichten begründeten Wunsche der Staatseisenbahnverwaltung entgegengekommen ist.

Was die einzelnen in der Interpellation hervorgehobenen Beschwerdepunkte anbelangt, erlaube ich mir zunächst ad Punkt 1 anzuführen, dass als Bettungsmaterial unter den Schwellen ausschliesslich aus Steinbrüchen herrührender Schlögelschotter zur Verwendung gelangt ist, welcher von den Bauaufsichtsorganen für diesen Zweck als geeignet befunden wurde, weil er eine kräftige und zugleich wasserdurchlässige Unterlage bildet, welche bei dem meist aus Dammanschüttungen bestehenden Bahnkörper für die Consolidirung des Oberbaues förderlich ist. Für die Hebung des Oberbaues in das richtige Niveau und die Vollschotterung wurde dagegen solches Material verwendet, welches aus der Donau und zum Theile aus den ehemaligen Donauarmen gewonnen wurde, wobei eben nicht zu übersehen ist, dass der Oberbauschotter anderen Bedingungen zu entsprechen hat, als das in Wien zur Strassenbeschotterung erforderliche Schottermaterial, sowie auch anderen Bedingungen, je nachdem er zur Neulage eines Geleises auf einer vollständig neuerbauten Bahnstrecke oder nur zur Oberbauerhaltung dient.

Die Beurtheilung, ob von der Bauunternehmung ein durchaus den vorgeschriebenen Baubedingnissen entsprechendes Material geliefert worden ist, bezw. von den Bauaufsichtsorganen bei der Uebernahme etwa ein Anstand zu erheben gewesen wäre, bleibt der seinerzeit abzuhaltenden Collaudirungs-Commission vorbehalten, welcher es zusteht, nicht qualitätsmässigen Schotter zu beanständen und der Unternehmung die entsprechende Ersatzleistung vorzuschreiben.

Ad Punkt 2. Zu den Böschungspflasterungen der Dämme wurden dreierlei Steinmaterial verwendet, und zwar solches, welches aus den bestandenen Pflasterungen rückgewonnen wurde, und solches, welches in dem Steinbruche des Stiftes Herzogenburg bei Kritzendorf oder in dem der Bauunternehmung gehörigen Steinbruche in Greifenstein erzeugt worden war.

Der ersterwähnte Stein hat die Wetterbeständigkeit durch viele Jahre seiner Verwendung in der Böschung bereits erwiesen. — Die beiden angeführten Steinbrüche enthalten keinen Kalkstein und sind überhaupt als Steinerzeugungsorte bekannt, in welchen nur guter, für Uferbauten, Pflasterungen und dergleichen geeigneter, auch Seitens der Donau-Regulirungs-Commission zu ähnlichen Arbeiten verwendeter Sandstein vorkommt.

Ein grosser Theil der hergestellten Böschungspflasterungen hat übrigens schon den Winter 1888/89 überstanden, ohne dass Schäden wahrgenommen oder Auswechslungen verwitterter Steine nothwendig geworden wären.

Ad Punkt 3 erlaube ich mir auf dasjenige hinzuweisen, was ich bereits im Eingange hervorgehoben habe, nämlich dass eine Forcirung der Arbeiten auf Kosten der soliden Ausführung nicht stattgefunden hat, sondern dass es eben nur das Zusammenwirken vieler günstiger Umstände war, welche die frühere Vollendung der gesammten Geleiseanlage ermöglichten. — In jedem Falle hätte die Bauunternehmung, auch wenn das zweite Geleise in der ganzen Ausdehnung nicht in Benützung genommen worden wäre, die Arbeiter bei dem Stande der Bauarbeiten Mangels einer Beschäftigung im Winter entlassen müssen.

Was die Sonntagsarbeit betrifft, so hat die Bauunternehmung die erforderliche Bewilligung von der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hernals vorschriftsmässig eingeholt und mit Bescheid vom 25. Juli 1889, Z. 51.488, auch erhalten. Es wurde übrigens an Sonntagen nur in sehr beschränktem Masse, und zwar ausschliesslich an jenen Baustellen gearbeitet, wo mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit und die sehr erschwerten Betriebsverhältnisse auf dem im Betriebe befindlichen Nachbargeleise eine Unterbrechung der Bauherstellungen, wenn auch nur auf einen Tag, nicht rathsam erschien.

Hiezu wurden aber nur die sich freiwillig meldenden Accordanten und Arbeiter verwendet, ohne dass gegen irgend Jemand eine Nöthigung geübt worden wäre.

Bezüglich der Behauptung, dass oft 14 bis 16 Stunden im Tage gearbeitet wurde, ist erhoben worden, dass thatsächlich bei Accordarbeiten die tägliche Arbeitsdauer ab und zu eine grössere als im Taglohne war, worauf jedoch nach der Natur dieser Arbeiten der Bauunternehmung ein Einfluss nicht zustand.

Im Taglohne wurde gewöhnlich von 6 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends gearbeitet, dabei hatten die Arbeiter Frühstück-, Mittag- und Vesperpause.

Eine Störung der Frohnleichnams-Procession durch Organe oder Arbeiter der Bauunternehmung ist nach den beim Bürgermeister von Höflein, welcher an dieser kirchlichen Feier theilgenommen hat, gepflogenen Erhebungen nicht vorgekommen.

Winkelcantinen, sowie überhaupt Cantinen bestanden auf der ganzen Baustrecke nicht, und wenn — wie ein Fall bekannt wurde — durch einen Accordanten Esswaaren und Getränke an dessen Arbeiter verabfolgt wurden, so geschah dies im Einvernehmen mit den Arbeitern, damit dieselben während der Ruhepausen nicht die weiten Wege zu den Gasthäusern zurückzulegen hatten, sowie ohne Schädigung der betreffenden Gastwirthe, nachdem die Esswaaren und Getränke bei diesen selbst eingekauft wurden.

Ueber Verkürzung der Arbeiter durch Nichtzahlung der bedungenen Löhne kamen keinerlei Klagen vor, und kann darauf aus dem Weggehen von Arbeitern selbst in grösserer Zahl nach den Lohnauszahlungen nicht geschlossen werden, da bekanntlich speciell beim Eisenbahnbau die Arbeiterschaft aus fortwährend fluctuirenden Elementen besteht, die oft nur einen vorübergehenden Erwerb suchen.

Ebensowenig sind Beschwerden über das Benehmen oder die Haltung der Arbeiter Seitens der Bewohner der an der Bahn liegenden Ortschaften zur Kenntniss amtlicher Organe gebracht worden.

Was insbesondere die Lohnverhältnisse betrifft, so ist es in der Natur der Sache gelegen, dass im Winter mit seinen kurzen Tagen geringere Löhne als zu anderen Jahreszeiten gezahlt werden. Es haben sich jedoch in dieser Hinsicht, soweit es sich um Taglohnarbeiter handelt, Anstände nicht ergeben, zumal der Minimaltaglohn in der Regel nach den zur Verfügung stehenden Daten 80 kr. betragen hat.

Ad Punkt 4 ist erhoben worden, dass die Abbruchstelle des ausserhalb des Bahneigenthums liegenden Materialgewinnungsplatzes allerdings nicht abgeböscht war, ohne dass dies übrigens eine Gefahr für die persönliche Sicherheit gebildet hätte; die regelrechte Abböschung ist nunmehr im Zuge.

Ad Punkt 5. Das gegenüber den Häusern Nr. 7, 8 und 53 in Höflein lagernde Material, bestehend aus zur späteren Einbringung in die Bahn bestimmtem Reserveschotter — der jedoch nur auf circa 2 Meter Höhe, somit keineswegs auf Haushöhe aufgeschlichtet ist und auch nicht unmittelbar vor den Häusern sich befindet, indem zwischen den letzteren und der Deponie die Strasse und der doppelgeleisige Bahnkörper liegt — hat Seitens der Besitzer dieser Häuser zu keiner an die Bahnorgane gerichteten Beschwerde Anlass geboten, wobei noch hervorzuheben ist, dass das Haus Nr. 53 an der Anhöhe sich befindet und eine Versperrung der Aussicht schon in Folge der Höhenlage dieses Hauses ganz ausgeschlossen erscheint.

Ad Punkt 6. Nach den gepflogenen Erhebungen war bis 1. Jänner 1890 Pächter des Grundes im „Kirchenhaufen“ zum Zwecke der Schotter- und Sandgewinnung, gegenüber dem Chorherrnstifte Klosterneuburg, die Firma J. O. Löwenfeld's Witwe & Sohn.

Das Abkommen wegen Benützung dieses Pachtgrundes behufs der Materialzufuhr während der Bauzeit konnte deshalb nur zwischen der genannten Firma und der Bauunternehmung getroffen werden.

Dagegen stand allerdings die Gras- und Weidennutzung daselbst dem Michael Schönbigler zu, welcher für den theilweisen Entgang der Fechsung von der Bauunternehmung entschädigt wurde.

Schliesslich möchte ich bemerken, dass am 12. December v. J. die technisch-polizeiliche Prüfung der Bahnstrecke Kritzendorf-Tulln stattgefunden hat, welche sich im Sinne der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 (R.-G.-Bl. Nr. 19) lediglich darauf zu beziehen hatte, ob auf dem neu zu eröffnenden zweiten Geleise ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann.

Für die Beurtheilung dieser Frage bot die lagernde Schneedecke kein Hinderniss.

Mit der Uebernahme der Bauarbeiten und der Ueberprüfung der qualitätsmässigen Herstellungen hatte dagegen diese Commission sich nicht zu befassen, indem dies Aufgabe der seinerzeitigen Collaudirung ist.

Diese Collaudirung wird im nächsten Frühjahre vorgenommen werden, nach deren Abschluss für die Bauunternehmung noch eine einjährige Haftzeit besteht, innerhalb welcher sie alle hervorkommenden, auf die qualitätsmässige Herstellung des Baues bezüglichen Mängel auf ihre Kosten zu beheben verpflichtet erscheint.

Aus dieser Darstellung der thatsächlichen Verhältnisse, welche auf dem Ergebnisse eingehender Erhebungen beruht, wird das hohe Haus entnommen haben, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung in keiner Weise sich irgend welcher ihr aus dem Bauvertrage zustehenden Ansprüche gegen die Bauunternehmung begeben hat, dass aber auch keine Anhaltspunkte vorliegen, um der Bauunternehmung ein gesetzwidriges oder incorrectes Gebahren zum Vorwurfe zu machen.

In der 358. Sitzung des hohen Hauses vom 18. December v. J. haben die Herren Abgeordneten Kyrle und Genossen auf Grund von Beschwerden der Schärdinger Granit-Gewerkschaften über die unzureichende Beistellung von Güterwagen für die aus der dortigen Gegend zur Verfrachtung gelangenden Steintransporte die Anfrage an mich gerichtet, ob ich bereit sei, den hieraus sich ergebenden Uebelständen entgegenzutreten und durch entsprechende Verfügungen diesfalls wirksame Abhilfe zu schaffen.

Diese Interpellation beehre ich mich in Folgendem zu beantworten:

Wie alljährlich zur Zeit des starken Verkehres war auch im Jahre 1889 der Wagenbedarf zeitweise ein grösserer, und konnte daher in einzelnen Fällen den in dieser Beziehung gestellten Anforderungen der Interessenten nicht immer in vollem Umfange entsprochen werden.

So wurden auch nach den gepflogenen Erhebungen in den fünf letzten Monaten des Jahres 1889 den Gewerkschaften in Schärding statt der in Anspruch genommenen 1905 Wagen 1587 Wagen, d. i. 83 pCt. des angemeldeten Bedarfes, zur Verfügung gestellt, welches Verhältniss ungefähr der Deckung des Wagenbedarfes im nordwestlichen Kohlengebiete Böhmens zur Zeit des stärksten Verkehres gleichkommt. Dem thatsächlichen Bedarfe gegenüber stellt sich indess diese Wagenbeistellung als eine wesentlich günstigere dar, wenn in Betracht gezogen wird, dass die Parteien, um die Chancen der Deckung ihres Bedarfes zu erhöhen, eine grössere Anzahl von Wagen in Anspruch genommen haben, als sie zur Verfrachtung wirklich benöthigten.

Hiezu kommt, dass überdies Seitens der Versender von den beigestellten Wagen nicht immer gleich der entsprechende Gebrauch gemacht wurde, indem es sich wiederholt ereignete, dass Wagen unverhältnissmässig lange unbeladen blieben und nicht selten auch deren Tragfähigkeit nicht vollständig ausgenützt wurde.

Wenn nun auch gleichwohl nicht in Abrede gestellt werden kann, dass der zu Tage getretene Wagenmangel Verzögerungen in der Verfrachtung zur Folge hatte, welche sich vielleicht im einzelnen Falle nachtheilig fühlbar machten, so liegen doch nach den Daten, welche über die im Laufe der letzten Jahre ab Schärding bewirkten Steinverfrachtungen zur Verfügung stehen, keine Anzeichen vor, dass die ausgesprochene Besorgniss, es würden die belangten Verhältnisse den wirthschaftlichen Ruin der dortigen Gegend bedeuten, eine thatsächliche Grundlage habe.

Wie nämlich erhoben wurde, gelangten ab Schärding an Steintransporten in den Jahren 1886 bis 1889 zur Beförderung 13.230, 19.036, 16·066, 20.923 Tonnen.

Hievon für das Ausland im Jahre 1886 nichts. In den drei folgenden Jahren 6479, 5700, 10.326 Tonnen.

Aus diesen Ziffern erhellt, dass die Steinindustrie Schärdings und insbesondere der Export nach dem Auslande keine Abnahme, sondern im Gegentheile eine erfreuliche Zunahme — von 1888 auf 1889 um mehr als 81 Percent — erfahren hat.

Ich kann endlich bei diesem Anlasse nur neuerdings versichern, dass es stets den Gegenstand der angelegentlichsten Fürsorge der Staatseisenbahn-Verwaltung bildet, den Anforderungen des Verkehres in Bezug auf den Wagenbedarf, soweit nur immer thunlich, gerecht zu werden, und dass, wenn sich auch — zur Zeit des starken Verkehres — Klagen nie ganz werden vermeiden lassen, doch die im Zuge befindliche augiebige Vermehrung des Fahrparkes der k. k. Staatsbahnen im Vereine mit den sonstigen in dieser Hinsicht getroffenen Vorkehrungen eine wesentliche Abhilfe gewähren wird, zumal wenn die Parteien selbst durch ihre Dispositionen dazu mitwirken, die möglichst rationelle Ausnützung des Fahrparkes zu erleichtern.

—

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn von Böheimkirchen, eventuell Spratzern, durch das Pielachthal nach Frankenfels. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Ingenieur Franz Ipser in Wien ist im Vereine mit dem Realitätenbesitzer Johann Stěpan, dem Bürgermeister Johann Lieblein in Kirchberg a. d. Pielach und dem Bürgermeister Dominik Funk in Pyhra bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Böheimkirchen der k. k. Staatsbahnlinie Wien—St. Pölten, even-

tuell von der Haltestelle Spratzern der k. k. Niederösterr. Staatsbahnen, über Ober-Grafendorf, Rabenstein und Kirchberg durch das Pielachthal bis Frankenfels eingeschritten. Die circa 50 km lange Localbahn soll mit einer Spurweite von 1 m hergestellt werden.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Project für die Herstellung einer Schleppbahn von der Station Budweis in die k. k. Tabakfabrik: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Budweis hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung einer Schleppbahn von der Station Budweis in die k. k. Tabakfabrik für den 15. März anberaumt. [G.-I.-Z. 3517.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz-Parschnitz: Erweiterung der Station Altpaka.) Auf Grund des Ergebnisses der am 27 September 1889 stattgefundenen politischen Begehung wurde das Project für die Erweiterung der Station Altpaka der Oesterr. Nordwestbahn zur Ausführung genehmigt. [15. Jänner, Z. 47.080 ex 1889.]

— (Linie Wien-Prag: Kohlenschuppen in der Station Schönwald-Frain.) In der Station Schönwald-Frain der Oesterr. Nordwestbahn wird für Zwecke des Kohlenhändlers Friedrich Futschik ein Kohlenschuppen errichtet. [22. Februar, Z. 5357.]

Böhmische Westbahn. (Errichtung eines Kohlenschuppens in der Station Taus.) Am Bahnhofe in Taus wird für Zwecke des commerciellen Vertreters der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Kohlenschuppen errichtet. [25. Februar, Z. 7454.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 7. October bis 7. November 1889 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von 14 für den Dienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmten Lastzugs-Locomotiven stattgefunden. Diese sämmtlich der Serie III/c angehörigen Locomotiven wurden in der Wiener Maschinenfabrik der priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft erbaut, sind mit den Bahninventars-Nummern 497 bis 510, den Fabriksnummern 2093 bis 2106 versehen und tragen die folgenden Namen: „Altenmarkt“, „Baumgarten“, „Bisamberg“, „Blumenthal“, „Breitensee“, „Diepolz“, „Donaufeld“, „Eibisthal“, „Eichenbrunn“, „Enzersfeld“, „Erdberg“, „Ernstbrunn“, „Essling“ und „Gösting“. Diese Locomotiven ruhen auf drei vor der Feuerkiste gekuppelten Achsen, von denen die mittlere die Triebachse ist. Der Maschinenrahmen liegt ausserhalb der Räder, desgleichen die horizontalen Dampfcylinder. Die Dampfsteuerung ist innerhalb angebracht und vollzieht sich mittelst Schraube oder Hebel. Die Entfernung der drei Achsen von einander beträgt 1·813—1·818 und 1·420—1·424 m, der Gesammtradstand 3·235—3·239 m, der Durchmesser der Räder 1·222—1·234 m; die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht einer jeden Locomotive im betriebsfähigen Zustande 38·4 t. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven fanden auf der Strecke Wien-Wagram statt und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 33—43 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 56—68 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Lastzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 8335.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Eröffnung der Station Třemeschna für den Gesammtverkehr.) Am 15. März wird die zwischen den Stationen Königinhof und Mattig gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Třemeschna für den Gesammtverkehr ohne Beschränkung eröffnet werden. Die Gebührenberechnung für den Verkehr nach der genannten Station erfolgt auf Grund der im Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 enthaltenen Stationstarife, bezw. Gebührenberechnungstabellen. [H.-M.-Z. 9794.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Das Rechtsfahren auf den doppelgeleisigen Eisenbahnen.) Das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands enthält die Bestimmung, dass auf doppelgeleisigen Bahnstrecken die Züge das in ihrer Fahrtrichtung rechtsliegende Geleise befahren sollen. Da indess bei Erlass dieser Vorschrift im Jahre 1875 etwa der achte Theil aller doppelgeleisig ausgebauten Bahnstrecken in Deutschland links befahren wurde und die Aenderung der Betriebsweise zeitraubende und kostspielige Umbauten bedingte, so wurde gleichzeitig gestattet, dass bestehende Ausnahmen bis auf Weiteres beibehalten werden dürften. Im Interesse der Betriebssicherheit war aber eine durchweg gleichartige Benützung der zweigeleisigen Bahnstrecken dringend zu wünschen. Die betheiligten Aufsichtsbehörden haben deshalb unausgesetzt auf die Beseitigung der vorhandenen Abweichungen hingewirkt und dementsprechend sind die erforderlichen Umbauten von den Bahnverwaltungen allmählich ausgeführt worden. Nachdem nunmehr vor Kurzem die letzten derartigen Arbeiten zum Abschlusse gebracht worden sind, ist das Rechtsfahren auf den deutschen Eisenbahnen jetzt allgemein durchgeführt. Ausgenommen bleiben nur zwei kurze Grenzstrecken, auf welchen in Uebereinstimmung mit der Betriebsweise auf den anschliessenden fremdländischen Bahnen auch ferner links gefahren werden wird. [Centralblatt der Bauverwaltung.]

Preussen. (Errichtung von Güternebenstellen ausserhalb der Eisenbahnstationsorte für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern im Bereiche der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt.) Am 1. April werden im Bezirke der Eisenbahn-Direction Erfurt ausserhalb der Eisenbahnstationsorte für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern Güternebenstellen eingerichtet. Wo der Sitz der Güternebenstelle sich befindet, auf welche Orte sich deren Thätigkeit erstreckt und mit welchen Eisenbahnstationen dieselbe in Verbindung steht, wird von dem zuständigen königlichen Eisenbahn-Betriebsamte bekannt gemacht werden.

Die Güternebenstellen übernehmen für die betreffenden Eisenbahnstationen, Eil- und Frachtstückgüter zur Beförderung und liefern dort ankommende Güter aus. Die Zuführung der Güter aus dem Ortsbereiche der Nebenstelle zur Station und die Abführung in umgekehrter Richtung erfolgt durch die Eisenbahn-Verwaltung.

Die Nebenstelle sowie der Rollfuhrdienst werden zunächst von der zugehörigen Eisenbahnstation, im Uebrigen von dem zuständigen königlichen Eisenbahn-Betriebsamt und der Eisenbahn-Direction Erfurt beaufsichtigt.

Die Annahme und Auslieferung der Stückgüter durch die Nebenstellen, bezw. die Beförderung der Güter von und nach der zugehörigen Eisenbahnstation, erfolgt nach Massgabe

a) des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands nebst zusätzlichen Bestimmungen,
b) der allgemeinen Tarifvorschriften,
c) dieser Bekanntmachung sowie der für die Abfertigung durch die Nebenstellen und die Beförderung von und bis zu der Station durch das zuständige königliche Eisenbahn-Betriebsamt veröffentlichten Gebühren und Vorschriften.

In der Regel werden, abgesehen von den Sätzen des Eisenbahntarifes nur Rollgebühren für die Beförderung aus dem Ortsbereich der Nebenstelle zur Eisenbahnstation und umgekehrt, an einzelnen Punkten ausserdem aber auch Zuschläge für die Abfertigung erhoben.

Bezüglich der Berechnung und Abrundung der für die Nebenstellen zur Erhebung kommenden Gebühren gelten dieselben Bestimmungen wie bei den Frachten.

Als Lieferfristen im Verkehre mit den Nebenstellen gelten die nach den reglementarischen Bestimmungen sich für die betreffende Eisenbahnstation ergebenden Zeiten unter Zurechnung der Seitens der Aufsichtsbehörde etwa genehmigten und in solchem Falle besonders bekannt gegebenen festen Zuschläge. — Diese Fristen, welche auch für den Verkehr der etwa durch die Nebenstelle bezw. das bahnamtliche Rollfuhrwerk bedienten Zwischenorte gelten, beginnen bezw. enden mit Annahme bezw. Auslieferung des Gutes.

Für die Güternebenstellen sind besondere Dienststunden festgestellt.

Die Bekanntmachungen der für die Nebenstelle zur Erhebung gelangenden Gebühren, der Lieferfristzuschläge und Dienststunden, des Fahrplanes für den Rollfuhrverkehr, des Verfahrens für die Anmeldung abzuholender Versandtgüter, sowie

sonstiger allgemeiner Vorschriften erfolgt nach Ermessen des zuständigen königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes durch öffentliche Blätter bezw. Aushänge auf der Station, bei der Nebenstelle und an anderen geeigneten Orten im Bereiche der Nebenstellen.

Der Dienst der Nebenstellen beschränkt sich auf die Annahme, Abfertigung und Auslieferung von Stückgut (Eil- und Frachtgut) im Einzelgewicht von nicht über 500 kg. Eil- und Frachtstückgüter, welche nach dem Ermessen der einzelnen Nebenstellen bezw. der zugehörigen Station wegen ihrer Form und ihres Umfanges zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen sich nicht eignen, ferner Güter, welche nach den Bestimmungen des Betriebs-Reglements von der Eisenbahn-Beförderung gänzlich ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, werden überhaupt nicht, lebende Thiere nur in Käfigen angenommen.

Bei der Beförderung nach und von dem Bereiche der Nebenstelle wird zwischen Eil- und Frachtstückgut ein Unterschied nur insofern gemacht, als die Aufnahme der Eilgüter bei den Nebenstellen bis kurz vor Abfahrt der Rollgeschirre, ihre Zustellung am Versandt- bezw. Bestimmungsorte vor den Frachtstückgütern und ihre Beförderung nach und von der Eisenbahnstation bei Unzulänglichkeit des Wagenraumes ebenfalls vor den Frachtstückgütern zu erfolgen hat.

Die Rollgeldsätze werden für die Beförderung von Eilgut um ein Drittel erhöht.

Frachten und Nachnahmen werden von den Nebenstellen eingezogen und ausgezahlt; auf den zwischen dem Sitz der Nebenstelle und der Eisenbahnstation gelegenen Orten, wo Güter zur Beförderung von dem bahnamtlichen Rollfuhrwerk angenommen werden, sind weder Francaturen noch Nachnahmen zulässig.

Von der Nebenstelle werden die auf der zugehörigen Station ankommenden Stückgüter, deren Abholung dort nicht durch den Empfänger selbst oder durch Bevollmächtigte erfolgt, den Empfängern an die Behausung zugeführt; die vollen, für die Beförderung bis zum Sitze der Nebenstelle geltenden Rollgeldsätze werden auch dann erhoben, wenn die Empfänger das Gut in dem Geschäftsraume der Nebenstelle abnehmen. Der Nebenstelle werden alle für den Ortsbereich derselben bestimmten, auf der zugehörigen Station eingehenden Güter zugeführt, auch wenn die Frachtbriefe nicht auf die Nebenstelle adressirt sind.

Diejenigen im Ortsbereiche der Nebenstelle oder in den vom bahnamtlichen Rollfuhrwerk zu bedienenden Zwischenorten wohnenden Empfänger, welche ihre auf der zugehörigen Station ankommenden Güter nicht zugestellt haben wollen, müssen dies der Station nach Massgabe der Bestimmung im § 59, Absatz 7, des Betriebs-Reglements und unter Benützung eines vorgeschriebenen Formulares rechtzeitig und schriftlich anzeigen. Die von Güterempfängern im Geschäftsbereiche der Nebenstelle bei der betreffenden Eisenbahnstation bisher niedergelegten Erklärungen über Selbstabholung und Bevollmächtigungen über Abfuhr der Güter durch Dritte werden, da bei den Empfängern der Wunsch zukünftig die Nebenstelle zu benützen vorausgesetzt werden darf, nach Einrichtung der Nebenstelle nicht mehr beachtet werden, es sei denn, dass der Eisenbahnstation die entgegengesetzte Willensmeinung erklärt wird. Ausserhalb des Ortsbereiches der Nebenstelle wohnende Empfänger, welche ihre auf der Station eingehenden Frachtgüter bei der Nebenstelle empfangen wollen, haben der Eisenbahnstation oder der Nebenstelle schriftliche Erklärung hierüber abzugeben.

Zum Versandt mit der Eisenbahn bestimmte Stückgüter werden von der Behausung abgeholt, soferne der Nebenstelle ein bezügliches Verlangen in vorgeschriebener Weise ausgesprochen worden ist. Bei der Uebergabe von Stückgütern an die Nebenstelle hat der übergebende Versender einen vorschriftsmässig ausgestellten Frachtbrief beizufügen oder die tarifmässige Schreibegebühr zu zahlen, wenn er die Ausfüllung des Frachtbriefes durch die Nebenstelle beansprucht. Die Annahme findet nur insoweit statt, als die Beförderung zur Eisenbahnstation erfolgen kann, bezw. Raum zur Lagerung vorhanden ist.

Erfolgt die Uebergabe des Gutes unmittelbar an den Fuhrmann der Nebenstelle, so ist stets ein vorschriftsmässig ausgefüllter Frachtbrief beizufügen. Die Eisenbahn haftet in diesem Falle für das im Frachtbriefe angegebene Gewicht erst dann, wenn die eisenbahnamtliche Nachwiegung die Richtigkeit desselben ergeben hat.

Beschwerden über Unregelmässigkeiten der Nebenstellen in der Güterabfertigung bezw. der bahnamtlichen Beförderung der Güter sind bei der Station, zu welcher die Nebenstelle gehört, bezw. bei dem zuständigen königlichen Eisenbahn-Betriebsamte anzubringen.

Jede weitere Auskunft in Betreff der Einrichtung der Nebenstellen und des bei Inanspruchnahme derselben zu beobachtenden Verfahrens wird auf Wunsch der Betheiligten vom Verwalter der Nebenstelle gewährt.

Italien. (Zweites Geleise auf der Strecke Rom-Orte der Linie Rom-Arezzo-Florenz) Am 15. Februar wurde das zweite Geleise auf der Strecke Rom-Orte der Linie Rom-Arezzo-Florenz dem Betriebe übergeben.

— (Brutto-Einnahmen der italienischen Eisenbahnen im Monate October 1889.) Aus einem vom kgl. Inspectorate der italienischen Eisenbahnen veröffentlichten Berichte sind nachstehende Daten über die Brutto-Einnahmen derselben im Monate October 1889 im Vergleiche zu jenen im selben Monate des Vorjahres zu entnehmen: Die Gesammteinnahmen im gedachten Monate des Jahres 1889 betrugen 24,769.994 L., im Jahre 1888 hingegen 24,893.558 L. Es ergibt sich mithin für das Jahr 1889 eine Abnahme von 123.564 L. Die obbezifferten Einnahmen vertheilen sich, wie folgt:

	1889	1888
	Lire	
Personenverkehr	9,747.116	10,613.312
Gepäck	430.366	449.522
Eilgut	1,642.466	1,792.611
Frachtgut mit beschleunigter Beförderung	1,890.961	1,664.094
Frachtgut	10,914.203	10,283.391
Diverse Einnahmen	144.882	90.628
Zusammen	24,769.994	24,893.558
Hievon entfallen:		
Auf das Mittelmeer-Netz	11,710.854	11,961.236
„ „ Adriatische Netz	11,079.631	11,095.518
„ „ Sicilische Netz	762.459	688.628
„ „ Staatsbahn-Netz	125.000	109.523
„ die Sardischen Eisenbahnen, und zwar:		
Compagnia Reale	144.924	153.250
Secundärbahnen	32.962	21.106
Andere kleine Eisenbahnen	914.164	864.297
Zusammen	24,769.994	24,893.558

Die Differenz zwischen den Einnahmen des October des Jahres 1889 und des Jahres 1888 vertheilt sich folgendermassen:

		+	—
Mittelmeer-Netz	—		250.382
Adriatisches Netz	—		15.887
Sicilisches Netz	+	73.831	
Staatsbahn-Netz	+	15.477	
Sardische Eisenbahnen, u. zw.:			
Compagnia Reale	—		8.326
Secundärbahnen	+	11.856	
Andere kleine Eisenbahnen	+	49 867	
Mithin	—	123.564	

Fügt man zu den Einnahmen des Monates October von 24,769.994 L. jene der vorangehenden Monate von 67,372.478 L. hiezu, so ergibt dies für den Zeitraum vom 1. Juli 1889 bis zum 31. October 1889 eine Einnahme von 92,142.472 L., während dieselbe Periode des Vorjahres eine Einnahme von nur 90,771.736 L. aufweist.

Von dem Mehrbetrage von 1,370.736 L. entfallen:

		Lire	
Auf das Mittelmeer-Netz	+	1,741.417	
„ „ Adriatische Netz	—		1,254.240
„ „ Sicilische Netz	+	225.282	
„ „ Staatsbahn-Netz	+	38.591	
„ die Sardischen Eisenbahnen, und zwar:			
Compagnia Reale	+	5.140	
Secundärbahnen	+	84.632	
Andere kleine Eisenbahnen	+	529.914	
Mithin	+	1,370.736	

Die durchschnittliche Länge der im Betriebe befindlichen Linien betrug in der Periode vom 1. Juli 1889 bis zum 31. October 1889 12.963 km, während sie in derselben Periode des Vorjahres 12.231 km mass. Die kilometrischen Einnahmen der verschiedenen Eisenbahn-Netze stellen sich folgendermassen dar:

	October	Vom 1. Juli bis 31. October
	Lire	
Mittelmeer-Netz	2455	9396
Adriatisches Netz	2143	7625
Sicilisches Netz	1089	4030
Staatsbahn-Netz	892	3107
Sardische Eisenbahnen, und zwar:		
Compagnia Reale	352	1437
Secundärbahnen	105	494
Andere kleine Eisenbahnen	609	2756

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Auflassung der Haltestelle Wołczkowce der Linie Lemberg-Suczawa.

Am 1. April 1890 wird die in km 221·3 der Linie Lemberg-Suczawa zwischen der Station Zabłotów und der Haltestelle Widynów gelegene Haltestelle Wołczowce aufgelassen werden, da deren Fortbestand anlässlich der Eröffnung der Haltestelle Widynów nicht mehr nöthig erscheint.

Wien, am 10. März 1890. [168]

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Schimischow.

Die Station Schimischow des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau wird in den Ausnahmetarif Nr. 5 für Cement in Theil II und III, Heft 2, des Tarifes für den Rumänisch-Norddeutschen Verband aufgenommen.

Ueber die Höhe der zur Einführung kommenden Frachtsätze ertheilen die commerciellen Bureaus der betheiligten Verwaltungen Auskunft.

Wien, am 11. März 1890. [169]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Verbandsverkehr.

Frachtsätze für „Wolle“ im Verkehre mit Waitzen.

Die in Heft 1 des Verbandstarifes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4a und b (Wolle) für den Verkehr zwischen Budapest (Oe. U. St. E. G) und Dresden Altstr., Dresden Neustr. (Leipz. und Schles. Bahnhof) und Dresden Friedrichstr. gelten auch für den Verkehr zwischen Waitzen (Vácz) und den genannten sächsischen Stationen.

Wien, am 11. März 1890. [170]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages II.

Mit Bezug auf die im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 19 vom 15. Februar 1890 enthaltene Kundmachung, betreffend die Hinausgabe des Nachtrages II zu dem ab 1. October 1887 giltigen Tarife für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, wird zur Kenntniss gebracht, dass durch neuerliche Abänderungen im italienischen Tariftheile die Einführung dieses Nachtrages auch am 1. April 1890 nicht erfolgen kann, und der Einführungstermin für diesen Nachtrag mit besonderer Kundmachung bekanntgegeben werden wird.

Wien, am 10. März 1890. [171]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Flachstarife.

Am 20. März a. St./1. April n. St. 1890 tritt der II. Nachtrag zu dem vom 20. December a. St. 1888 oder 1. Jänner n. St. 1889 giltigen Ausnahmetarife für den Russisch-Oesterreichischen Flachsverkehr in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme der Station Teschen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in den Tarif, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes und I. Nachtrages.

Exemplare des Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 15. März 1890. [172]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn.

Neuer Gebührentarif Theil II.

Mit 1. Mai 1890 gelangt auf der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn ein neuer Gebührentarif, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck, Eil- und Frachtgütern etc. zur Einführung.

Hienach erfolgt von diesem Termine an die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen nach Massgabe der für diese Transporte seit 1. September 1887 im Bereiche österreichischer und ungarischer Eisenbahnen giltigen, unter dem Titel „Tarif Theil I“ herausgegebenen gemeinsamen Bestimmungen.

Hiedurch wird der „Tarif für den Localverkehr der Localbahn Stauding-Stramberg“ vom December 1881, sowie die zu diesem Tarife laut Kundmachung ddo. Kremsier, am 23. April 1883 (enthalten im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt vom 10. Mai 1883, Nr. 53) publicirte Tarifermässigung aufgehoben.

Exemplare dieses neuen Tarifes können von der Direction in Wien, IV., Schwindgasse Nr. 2, und in den Stationen zum Preise von 20 kr. bezogen werden.

Wien, am 11. März 1890. [173]

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Einführung eines neuen Theiles I.

Mit 1. April 1890 tritt ein neuer Theil I für den „Deutschen Eisenbahn-Gütertarif“ in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. April 1887 nebst den Nachträgen I—IV aufgehoben wird; derselbe erliegt in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 11. März 1890. [174]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
749	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Braunkohle	Den im directen Kohlentarife vom 1. April 1890 enthaltenen Stationen der A.T.E., ferner von Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz der k.k.ö.St.B.	Kralup St.E.G. loco und transito nach Stationen der Strecke Kralup-Welwarn	Beachtung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen; Instradirung via Aussig	Vom 1. April 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Directer Kohlentarif nach Stationen der St.E.G. vom 1. April 1890	Verschieden	Verschieden	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, vierteljährig, spätestens 3 Wochen nach Quartalschluss einzubringen	Hiedurch wird das im Vrdgs.-Bl. Nr. 146 vom 4. Decemb. 1889, unter Post-Nr. 3012, verlautbarte Zugeständniss für Kralup St.E.G. loco und transito aufgehoben
750	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Schönfeld	Bubenč St.E.G., Bubna St.E.G.	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen. Instradirung der Transporte via Aussig	Vom 1. April 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Directer Kohlentarif nach Stationen der St.E.G. vom 1. April 1890	kr. ö.W. 24·1	kr. ö.W. 24·0	kr. ö.W. 0·1	Im Rückvergütungswege	Die Liquidirung dieser Refactie erfolgt auf Grund der Orig.-Aufgabs-Recep., welche auf den Namen der reclam. Firma als Versenderin lauten müssen, einen Refactiestempel nicht tragen dürfen und spätestens Ende Januar 1891 mit einer vorschriftsmässig gestempelten Refactierechnung vorzulegen sind. Duplicat-Recepisse werden nicht berücksichtigt; nach Ablauf des Einreichungstermines erlischt jeder Refactieanspruch	
				Karbitz					24·5	24·0	0·5			
				Mariaschein					25·2	24·0	1·2			
				Teplitz					26·3	24·0	2·3			
				Tschochau-Hlinai					25·1	24·0	1·1			
				Ullersdorf					27·1	24·2	2·9			
				Schwaz-Knttowitz					27·5	24·6	2·9			
				Dux und Dux-Ladowitz	Bubenč St.E.G.				27·5	24·7	2·8			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					28·5	26·2	2·3			
				Triebschitz					28·8	26·7	2·1			
				Holtschitz-Seestadtl					29·0	27·0	2·0			
				Wurzmes					29·1	27·1	2·0			
				Bilin k.k.St.B.					27·9	25·0	2·9			
751	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz Ladepunkt	a) Prag St.E.G. b) Prag Oe.N.W.B. c) Prag B.N.B.	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen. Instradirung via Aussig	Vom 1. April 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Directer Braunkohlentarif nach Stat. der St.E.G. vom 1. April 1890 und nach Stat. der Oe.N.W.B., B.N.B. etc. vom 1. April 1890	Kreuzer österr. Währung a) 23·9 b) 25·8 c) 27·8	a)—c) 21·0	a) 2·9 b) 4·8 c) 6·8	Im Rückvergütungswege	Die Liquidirung dieser Refactie erfolgt auf Grund der Orig.-Aufgabs-Recep., welche auf den Namen der reclam. Firma als Versenderin lauten müssen, einen Refactiestempel nicht tragen dürfen und spätestens Ende Januar 1891 mit einer vorschriftsmässig gestempelten Refactierechnung vorzulegen sind. Duplicat-Recepisse werden nicht berücksichtigt; nach Ablauf des Einreichungstermines erlischt jeder Refactieanspruch	
				Schönfeld					a) 24·1 b) 26·0 c) 28·0	21·0	a) 3·1 b) 5·0 c) 7·0			
				Karbitz					a) 24·5 b) 26·4 c) 28·4	21·0	a) 3·5 b) 5·4 c) 7·4			
				Mariaschein					a) 25·2 b) 27·1 c) 29·1	21·0	a) 4·2 b) 6·1 c) 8·1			
				Teplitz					a) 26·3 b) 28·2 c) 30·2	21·0	a) 5·3 b) 7·2 c) 9·2			
				Tschochau-Hlinai					a) 25·1 b) 27·0 c) 29·0	21·0	a) 4·1 b) 6·0 c) 8·0			
				Ullersdorf					a) 27·1 b) 29·0 c) 31·0	21·2	a) 5·9 b) 7·8 c) 9·8			
				Schwaz-Kuttowitz					a) 27·5 b) 29·4 c) 31·4	21·6	a) 5·9 b) 7·8 c) 9·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
752	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Bubenč St.E.G. via Aussig	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen. Diese Frachtsätze haben ausdrücklich nur für solche Etablissements Geltung, welche durch ein Geleise mit der Station Bubenč St.E.G. verbunden sind	Vom 1. April 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Directer Braunkohlentarif von A.T.E.- nach St.E.G.-Stationen vom 1. April 1890	kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.	Im Kartirungswege		
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt					23·9	23·0	0·9			
				Schönfeld					24·1	23·0	1·1			
				Karbitz					24·5	23·0	1·5			
				Mariaschein					25·2	23·0	2 2			
				Teplitz					26·3	23·0	3·3			
				Ullersdorf					27·1	23·0	4·1			
				Dux und Dux-Ladowitz					27·5	23·0	4·5			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					28·5	23·0	5·5			
				Triebschitz					28·8	24·0	4·4			
				Holtschitz-Seestadtl					29·0	24·0	5·0			
				Wurzmes					29·1	24·0	5·1			
				Tschochau-Hlinai					25·1	23·0	2·1			
				Schwaz-Kuttowitz					27·5	23·9	4·5			
				Bilin k.k.St.B.					27·9	23·0	4·9			
753	Buschtěhrader Eisenbahn		1) Zweiachsige Kohlenwagen, auf eigenen Rädern laufend, mit einer Tragfähigkeit von 15 Tonnen	Station Prag (Smichow) B.E.B.	Komotau B.E.B.	1) Auflieferung von 200 Stück zweiachsigen Kohlenwagen mit einer Tragfähigkeit von 15 Tonnen und 4 Stück dreiachsigen Personenwagen als Frachtgut 2) Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Wagen und Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif sammt Nachträgen	1) 39·8 kr. ö. W.	1) 21·0 kr. ö. W.	1) 18 8 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die abschliessende Firma als Versender und die Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfänger lautende Original-Aufgabsscheine, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1891	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Frachtermässigungen
			2) Dreiachsige Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend						2) 39·8 kr. ö. W.	2) 28·1 kr. ö. W.	2) 11·7 kr. ö. W.			
754	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Dembica-Rozwadów	Holz des Specialtarifes 2	Rzeszów	Baranów	Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen und Nachweis des Abtransportes per Weichsel	Bis auf Weiteres, spätestens bis Ende 1890	Localverkehr	43·10 kr.	23·60 kr.	19·50 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen quartalweise Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse und Frachtbriefe, welch letztere von der Station Baranów mit der Bestätigung versehen sein müssen, dass die Holzsendungen per Weichsel weiter befördert wurden	
				Trzciana					38·30 kr.	23·60 kr.	14·70 kr.			
				Sędziszów					34·50 kr.	23·60 kr.	10·90 kr.			
755	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Melasse und Osmosé-Wasser	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Auflieferung von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Classe B	Specialtarif 2		Im Kartirungswege		
756	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Zucker aller Art (exclus. Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 27 ex 1890, sub Post 712, publicirten ermässigten Frachtsätze finden unter den diesfalls stipulirten Bedingungen und Modalitäten mit der Giltigkeit vom 3. Tage nach gegenwärtiger Publication auch nach Budapest-Communal-Lagerhäuser Anwendung										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
757	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Schilf und Schilfrohr, auch Bast und Binsen	Csorna	Salzburg Simbach Passau Eger transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Unterlassung von Routenvorschriften auf den Frachtbriefen. Auflieferung der Sendungen mit nach bayerischen Bestimmungsstationen oder über Bayern hinaus lautenden Frachtbriefen	Vom 15. März 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	kr. ö. W. 81·5 80·5 79·6 102·7	51·1 50·4 49·8 65·9	30·4 30·1 29·8 36·8	Im Kartirungswege		
				Enese	Salzburg Simbach Passau Eger				85·4 84·4 83·5 106·6	52·6 51·9 51·3 67·4	32·8 32·5 32·2 39·2			
				Eszterháza-Fertö—Szt. Miklós	Salzburg Simbach Passau Eger				73·3 72·3 71·4 94·5	47·8 47·1 46·5 62·6	25·5 25·2 24·9 31·9			
				Kapuvár-Gartha	Salzburg Simbach Passau Eger				77·2 76·2 75·3 98·4	49·3 48·6 48·0 64·1	27·9 27·6 27·3 34·3			
				Pinnye	Salzburg Simbach Passau Eger				71·4 70·4 69·5 92·6	46·8 46·1 45·5 61·6	24·6 24·3 24·0 31·0			
758	K. k. St. B.		Farbholz, verkleinert	Prag K. F. J. B.	St. Pölten	Bei Aufgabe a) in jedem Gewichte b) von mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. a) 177·7 b) 126·5	kr. 128·5 101·2	kr. 49·2 25·3	Im Kartirungswege		
759	K. k. St. B.		Eisenbahnschwellen	Wolfsberg	Unterdrauburg transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Verladung hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	12·7 kr.	9·24 kr.	3·46 kr.	Im Kartirungswege		
760	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Panka Czudin Komarestie Zadowa Lukawetz a/S. Berhometh a/S.	Sopow	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Beobachtung der im Specialtarif 1 b) der Bukowinaer Localbahnen, resp. im Ausnahmetarife VI der L.C.J.E. und im Specialtarif 3 B der Kolomeaer Localbahnen enthaltenen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Frachtsätze in Gulden pro Wagen 33·90 34·90 36·58 39·62 42·52 44·75	24·10 24·10 24·10 24·10 25·15 26·85	9·80 10·80 12·48 15·52 17·37 17·90	Im Kartirungswege		
				Panka Czudin Komarestie Zadowa Lukawetz a/S. Berhometh a/S.	Peczenizyn Szczepanowski				38·70 39·70 41·58 44·42 47·32 49·55	26·50 26·50 26·50 26 50 27·55 29·25	12·20 13·20 15·08 17·92 19·77 20·30			
				Panka Czudin Komarestie Zadowa Lukawetz a/S. Berhometh a/S.	Sloboda rungurska Grube				45·30 46·30 47·98 51·02 53·92 56·15	29·80 29·80 29·80 29·80 30·85 32·55	15·50 16·50 18·18 21·22 23·07 23·60			
761	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Abfall-Holz (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle, Sägespäne)	Dolina und Stationen der Strecke Stryj— (incl.) Ławoczne (incl.)	Stationen der in Galizien und der Bukowina gelegenen Staatsbahn- und vom Staate betriebenen Privatbahnlinien (ausschliesslich der Stationen der Localbahnen)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	Für Entfernungen bis zu 81 km (incl.) Einheitssatz von 0·11 kr. pro 100 kg u. 1 km; für Entfernungen von 82 km bis 89 km (incl.) der Frachtsatz von 9·0 kr. pro 100 kg; für Entfernungen von 90 km und darüber 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
762	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-bahn	Holzwolle (Wollin)	Rózsahegy	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für wenigstens 6000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Ein- und Entladung ist durch die Partei zu besorgen. Routenvorschrift untersagt	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1890	Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Verbandes vom Juli 1887	Variirt	94·6 kr.		Kartirt		
763	Böhmischen Nordbahn		Zucker aller Art	Böhm.-Leipa	Prag B.N.B.	In Ladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis ultimo 1890	Local	63·3 kr.	54·3 kr.	9·0 kr.	Im Kartirungswege		
764	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnschwellen der Classe C	Wien St.E.G. transit	Jedlesee loco	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890		Bestehen keine directen Frachtsätze	10·3 kr.		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz findet nur Anwendung auf Transporte, welche für Regiezwecke der Oe. N.W. B bestimmt und an den Streckenvorstand d. Oe.N.W.B. in Jedlesee adressirt sind
765	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine und Schotter (welche nach Specialtarif 3 tarifiren)	Senftenberg (Lititz)	Böhm.-Trübau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Zahlung der Fracht mindestens für 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Oesterr. Eisenbahnverband, bezw. die Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	10·2 kr.		Im Kartirungswege		
766	Südbahn-Gesellschaft		Papier, als: Patentpapier, Packpapier, Druckpapier, Pappendeckel und Holzdeckel	Peggau	Laibach	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Diese Transporte sind als Patent-, Pack-, Druckpapier, bezw. Pappendeckel oder Holzdeckel declarirt zur Aufgabe zu bringen und ist die Verpackung derselben derart vorzunehmen, dass die Papiergattung Seitens der Bahnorgane constatirt werden kann	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	112 kr. incl. Mgb.	68 kr. incl. Mgb.	44 kr.	Im Kartirungswege		
767	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen des Westungar.-Niederösterr. Eisenbahnverbandes	Mehl und Mahlproducte	Enese	Wien { Matzleinsdorf E.W.A. St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Westungar.-Niederösterr. Verbandstarif, giltig vom 1. April 1888	55·7 kr.	51·5 kr.	4·2 kr.	Im Kartirungswege		
768	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter aller Art, mit Ausnahme der von der directen Beförderung ausgeschlossenen	Zauchtel	Triest S.B. Fiume	Allgemeine Bestimmungen und Tarifvorschriften für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890, resp. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 213·2 219·2		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
769	**Südbahn-Gesellschaft**		Ziegel, als: Bau-, Dach- und sonstige Ziegel	Mödling	Neunkirchen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens dieser Transporte sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Ziegeln in Wagenladungen auf Transportstrecken bis zu 175 km, giltig vom 1. Jänner 1890, massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für die Beförderung von Ziegeln in Wagenladungen, giltig vom 1. Jänner 1890	13 kr. Noten excl. Mgb.	11 kr. Noten excl. Mgb.	2 kr. Noten excl. Mgb.	Im Kartirungswege		

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Im Verordnungs-Blatte Nr. 13 ex 1890 muss es, sub Post 444, in den Rubriken von — nach bei den Artikeln: Getreide, Mehl und Mahlproducte etc., ferner bei den Artikeln Baumwollwaaren und Leinenwaaren etc., endlich bei Gütern der Stückgutclasse I und II statt „von Mähr.-Trübau nach Wien“ — richtig lauten: „von Mähr.-Trübau nach Wien **Nord- oder Staatsbahnhof.**“

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 31. **Wien, 15. März 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Ackerbauministeriums vom 1. März 1890 *), betreffend den Verkehr mit bewurzelten Reben.

Im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Handels wird verordnet, wie folgt:

§ 1. Das mit Verordnung vom 29. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 109, erlassene allgemeine Verbot des Handels mit bewurzelten Reben jeder Art tritt mit dem Tage der Kundmachung dieser Verordnung ausser Kraft.

§ 2. Von dem im § 1 bezeichneten Zeitpunkte an bleibt der Verkehr mit bewurzelten Reben jeder Art innerhalb der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder nur insoweit beschränkt, als durch besondere in Gemässheit der §§ 1 und 4 des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, ergangene Kundmachungen die Ausfuhr von Reben aus bestimmten Oertlichkeiten verboten ist.

§ 3. Für die Einfuhr bewurzelter Reben in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, dann für die Ausfuhr und Durchfuhr bleiben die Bestimmungen der internationalen Convention vom 3. November 1881, R.-G.-Bl. Nr. 105 ex 1882, sowie der Zusatzerklärung hiezu vom 15. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1890, und die hierüber ergangenen besonderen Vorschriften, namentlich die Verordnungen vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, bezw. für Italien vom 13. September 1888, R.-G.-Bl. Nr. 149, und vom 1. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 58, sowie vom 24. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 17, aufrecht.

Falkenhayn m. p.

*) Enthalten in dem am 12. März 1890 ausgegebenen X. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 34.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Im Falle eines durch die Herstellung einer Eisenbahn dritten Personen zugefügten Schadens kann die Schadensersatzklage ohne Rücksicht auf die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, auch gegen den Subunternehmer des Eisenbahnbaues im Sinne des § 1295 a. b. G. B. angestrengt werden.

(Entscheidung vom 11. Juli 1889, Z. 7995.)

Anlässlich des Baues der Localeisenbahn Reichenberg-Gablonz wurde auf der dem A. gehörigen Wiese, Parc. Nr. 185/1, in Dörfel eine Correctur des Neisseflusses vorgenommen, d. h. eine Windung des Flusses durch Anlegung eines neuen geradlinigen Flussbettes abgeschnitten.

Den Bau der Bahn führte die Firma St. & H. in Wien, hatte aber die Ausführung einzelner Objecte an Subunternehmer übertragen, die in Rede stehende Neisse-Correctur speciell an den Baumeister M. in Reichenberg.

Dadurch, dass M. auf der bezeichneten Wiese Baumaterial ablagern liess, wurde eine Versandung dieser Wiese herbeigeführt, welche das Erträgniss derselben auf Jahre hinaus vernichtete. A. klagte nun gegen den Baumeister M. auf Instandsetzung der Wiese und Schadenersatz.

Das k. k. städt. delegirte Bezirksgericht Reichenberg wies mit Urtheil vom 28. Februar 1889, Z. 1650, die Klage ab, mit folgender Motivirung: Das Gesetz vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, erklärt consequent nur eine Person, nämlich die Eisenbahn-Unternehmung, keineswegs aber die Bauführer einzelner Objecte im Zuge der Eisenbahn, als haftbar für die Schäden, welche durch die Herstellung einer Eisenbahn verursacht werden.

Diese gesetzliche Bestimmung steht auch im vollen Einklange mit den Vorschriften des a. b. G. B. über die Bevollmächtigung (§§ 1002—1034), wonach der Gewaltgeber nicht allein allen Nutzen aus dem aufgetragenen Geschäfte zieht, sondern auch für allen durch den Gewalthaber verursachten Schaden aufzukommen hat. Letzterer hat lediglich den durch sein Verschulden verursachten Schaden zu ersetzen, jedoch wieder nur dem Machtgeber, nicht aber einem Dritten. Im vorliegenden Falle ist nun durch Zeugenaussagen festgestellt, dass der Geklagte M. über Auftrag der Eisenbahnbau-Unternehmung St. & H. die Neisse-Correction über die dem Kläger gehörige Wiese, Parc. Nr. 185/1, in Dörfel vornahm, und zu diesem Behufe in Folge Weisung der Loosbauführer der besagten Bahnbau-Unternehmung den an die Neisse-Correction unmittelbar angrenzenden Theil der klägerischen Wiese zur nothwendigen Zu- und Abfuhr von Baumateriale und zur Ablagerung des letzteren verwendete und verwenden musste, weil auf eine andere Art die Neisse-Correction gar nicht vorgenommen werden konnte.

Es ist daher das Vollmachtsverhältniss zwischen der Firma St. & H. als Machtgeber einerseits und M. andererseits erwiesen, und war daher die Klage abzuweisen, weil die Person des Geklagten verfehlt ist.

Ueber Appellation des Klägers behob das k. k. Oberlandesgericht Prag mit Erkenntniss vom 1. Mai 1889, Z. 11.761, das erstrichterliche Urtheil, und erkannte gemäss dem Klagebegehren, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Die Einwendung, dass die Person des Geklagten verfehlt sei, ist im vorliegenden Falle nicht zutreffend, da nach § 1295 a. b. G. B. Jedermann berechtigt ist, von dem Beschädiger Ersatz des Schadens, welchen dieser ihm aus Verschulden zugefügt hat, zu fordern. Dass M. der Beschädiger war, ist auf Grund seines eigenen Geständnisses, dass ein Verschulden vorliege, auf Grund des Sachverständigenbeweises erwiesen. Hieran ändert die Bestimmung des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, dass die Eisenbahn-Unternehmung für allen durch die Herstellung der Eisenbahn verursachten Schaden haftbar sei, gar nichts, da der Kläger allerdings berechtigt gewesen wäre, die Eisenbahn-Unternehmung direct zu klagen, hiezu aber im Hinblicke auf § 1295 a. b. G. B. keineswegs verpflichtet ist.

Das zwischen dem Baumeister M. und der Eisenbahnbau-Unternehmung bestehende Vertragsverhältniss geht den Kläger rechtlich gar nichts an, und es ist Sache des Geklagten, sich eventuell an der Bauunternehmung zu erholen, ganz abgesehen davon, dass der Zeuge H. unter Eid mit voller Bestimmtheit angegeben hat, dass laut des von ihm durchgelesenen Vertrages sich M. ausdrücklich verpflichtet habe, sämmtliche Beschädigungen in Ausführung des Eisenbahnbaues und der Neisse-Regulirung selbst zu bezahlen, welche Aussage von dem Zeugen St. dahin bestätigt wird, dass in der Regel die Verträge dahin abgeschlossen wurden, dass der Subunternehmer und Baumeister alle Schäden selbst zu tragen und die Bauunternehmung klag- und schadlos zu halten habe.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab der vom Geklagten ergriffenen o. Revisions-Beschwerde mit der Entscheidung vom 11. Juli 1889, Z. 7995, keine Folge und bestätigte das oberlandesgerichtliche Urtheil aus dessen Gründen.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Oeffentlichkeit eines Weges ist Thatbestandsfrage und nicht Gegenstand der Beurtheilung nach freiem Ermessen.

Der oberösterr. Landesausschuss hatte einer, unbestritten als öffentlicher Fussweg geltenden Verbindung zwischen der L.-K. Bezirksstrasse und der W.-R. Gemeindestrasse auch die Eigenschaft eines öffentlichen Fahrweges, und zwar im Hinblicke darauf zuerkannt, dass aus den Ergebnissen der gepflogenen Erhebungen die Ueberzeugung gewonnen worden sei, dass auf dem streitigen Wege seit vielen Jahren ein öffentlicher Verkehr stattfinde. Die Anschauung, dass in Folge dessen dieser Weg ein öffentlicher Fahrweg sei, begründete der Landesausschuss damit, dass bei dem Mangel einer gesetzlichen Feststellung der charakteristischen Merkmale des Begriffes „öffentlicher Verkehr" die Beurtheilung, ob der auf einer Communication bestehende Verkehr Anspruch auf die Bezeichnung „öffentlich" hat, lediglich Sache der individuellen Ansicht sei.

Der im Gegenstande angerufene Verwaltungs-Gerichtshof fand diese Auffassung nicht begründet und sprach sich folgendermassen aus:

Die Oeffentlichkeit eines Weges, d. h. die Jedermann zustehende freie und ungehinderte Benützung desselben, kann nicht eine Frage der Beurtheilung nach freiem Ermessen bilden, dieselbe ist vielmehr als Thatbestandsfrage von der Feststellung der auf die obenerwähnte Benützung Bezug nehmenden Momente abhängig.

Da nun im vorliegenden Falle diese Momente nicht klargestellt worden waren, aus dem Actenmateriale vielmehr hervorging, dass auf dem fraglichen Wege nicht andauernd frei und unbehindert für Jedermann der Verkehr mit Wagen stattfand, so wird die angefochtene Entscheidung des Landesausschusses gemäss § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1878, wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben und die Streitsache zur Behebung der Mängel und neuerlichen Entscheidung an den belangten Landesausschuss zurückgeleitet. (Erkenntniss vom 17. Mai 1889, Z. 1852 [vergl. Samml. Budwiński, Band XIII, pag. 402].)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 372. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. März interpellirten die Abgeordneten Dr. Promber und Genossen Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen des Baues der Localbahnen Zauchtl-Bautsch und Zauchtl-Fulnek.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 8. März erstattete über Capitel „Subventionen und Dotationen an Verkehrsanstalten" Abg. Dr. Ritter von Meznik den Bericht

Bei Titel „Lloyd" besprach Abg. Dr. Russ die finanzielle Lage der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und des Oesterreichisch-ungarischen Lloyd.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem erklärte auf die Bemerkungen des Abg. Dr. Russ, er werde vielleicht bei einem späteren Anlasse Gelegenheit haben, sich über die Angelegenheiten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Näheren zu äussern; die besprochenen Statutenänderungen seien noch nicht der Beschlussfassung einer Generalversammlung der Actionäre unterzogen worden, und die Regierung werde erst dann in der Lage sein, sich damit zu beschäftigen. Im Allge-

meinen werde es sich hierbei um ein leichteres Functioniren der Administration, beziehungsweise um die Vereinigung der Administration und des Ausschusses in ein Organ handeln. Was die Verpflichtung der Gesellschaft zur Berücksichtigung der Unterofficiere bei Besetzung von Dienstposten betreffe, so seien hievon für die Gesellschaft keine Nachtheile zu besorgen, weil der im Besitze eines Certificates befindliche Bewerber auch die specielle Befähigung für den bestimmten Dienstposten erproben müsse.

In Betreff des Oesterreichisch-ungarischen Lloyd erklärte der Herr Minister, dass die früher bestandene Linie im Rothen Meere keine vertragsmässige war, dass aber der Lloyd die Berührung der bezüglichen Häfen auf sechs Fahrten der Linien Triest-Hongkong eingeschaltet habe. Er müsse mit Bestimmtheit erklären, dass Seitens der Regierung in keiner Weise auf die Generalversammlung wegen Annahme des letzteren Vertrages eingewirkt wurde, vielmehr sei derselbe vom Verwaltungsrathe selbst empfohlen und von der Versammlung angenommen worden, weil man, wenn auch einige Stimmen die Subvention als nicht genügend bezeichneten, doch eine Besserung der Verhältnisse erhoffen konnte, und ausserdem die Meinung obwaltete, dass jede Subvention einem vertragslosen Zustande vorzuziehen sei.

Der Herr Minister hob weiter hervor, dass im vorigen Jahre der Verwaltungsrath des Lloyd an die Regierung unter Darlegung seiner geschäftlichen Lage die Bitte um weitere Unterstützung gestellt habe und zu diesem Zwecke eine Reihe von Vorschlägen unterbreitete. Diese Vorschläge beziehen sich auf Erweiterung der Fahrten in der Levante sowohl als nach Indien und Süd-Amerika, auf die Erhöhung der vertragsmässigen Meilengelder und auf die Gewährung eines Staatsvorschusses zur Erneuerung des Schiffsparkes. Die ungünstigen Verhältnisse des Lloyd seien im Allgemeinen zwar genügend bekannt, insbesondere haben auf dieselben die steigende Concurrenz, namentlich der „Navigazione generale italiana", das Aufhören der Beziehungen zur türkischen Regierung, der Verlust der Cabotage in Griechenland und neuestens auch die sehr erhebliche Steigerung der Kohlenpreise eingewirkt. Der Herr Minister habe die Vorschläge des Lloyd einer genauen Prüfung unterworfen und in Erwägung gezogen, inwieweit dieselben berücksichtigt werden können. Die Regierung sei principiell nicht abgeneigt, eine Revision des Vertrages in Bezug auf Erweiterung des Fahrtennetzes und demgemässe Erhöhung der Subvention in Aussicht zu nehmen. Zu diesem Behufe sei das Ministerium des Aeussern in jüngster Zeit ersucht worden, die Zustimmung der ungarischen Regierung behufs Einleitung von Verhandlungen mit dem Lloyd einzuholen.

Gegenüber den Ausführungen des Abg. Dr. Heilsberg bemerkte der Herr Handelsminister, dass Klagen allgemeinen Inhaltes nicht genügen, sondern dass der Regierung concrete Beschwerden vorliegen müssen, um ihren Einfluss im Sinne des Vertrages geltend zu machen, wie ja der Herr Abgeordnete selbst anerkannt habe, dass in solchen einzelnen Fällen durch Einwirkung der Regierung eine Besserung eingetreten sei. Wenn der Herr Abgeordnete insbesondere die steirische Zündhölzchen-Industrie im Auge habe, so sei durch diese Einwirkung bereits in Bezug auf die Quantität der zu verschiffenden Waare als auch auf den Frachtsatz Einiges erreicht worden, und dürfte noch eine weitere Reduction möglich sein. Uebrigens sei es fraglich, ob der Markt in China für diesen Artikel werde behauptet werden können, weil nach sehr verlässlichen Mittheilungen in jüngster Zeit die Concurrenz des japanischen Productes sich in hohem Maasse geltend mache, wenn es auch dahinstehe, ob diese Concurrenz wegen der minderen Beschaffenheit der Waare andauern werde. Der Herr Minister bemerkte ferner, dass über die Betriebsergebnisse des Lloyd für das Jahr 1889 noch keine amtliche Mittheilung vorliege, es jedoch schon bekannt sei, dass zur Deckung der statutenmässigen Abschreibungen nach völliger Heranziehung des Reservefonds noch ein namhafter Betrag abgängig sein werde.

Titel „Oesterreichisch-ungarischer Lloyd" wurde sodann angenommen, ebenso Titel „Oesterreichische Nordwestbahn"; ferner werden eingestellt: für Südnorddeutsche Verbindungsbahn 1,123.600 fl., Ergänzungsnetz der Staatsbahn-Gesellschaft 582.000 fl., Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn 1,680.400 fl., Albrecht-Bahn 836.140 fl.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Errichtung eines öffentlichen Lagerhauses in der Station Krakau.) Nächst der Station Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde durch den galizischen Landesausschuss ein öffentliches Lagerhaus, verbunden mit einem Freilager für Getreide aller Art, dann für Spiritus, errichtet, und die hiedurch bedingten wechselseitigen Verkehrsverhältnisse zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und dem galizischen Landesausschusse durch handelsministerielle Entscheidung geordnet.
[22. November 1889, Z. 38.558.]

— (Kanzleihütte in Wadowice.) Die Errichtung einer Kanzleihütte auf Kosten und für Zwecke des Kohlenhändlers S. Reich in der Station Wadowice der Localbahn Bielitz-Kalwarya ist gestattet worden. [19. Februar, Z. 1970.]

— (Kohlenschuppen bei der Oelgasanstalt am Bahnhofe in Wien.) Bei der neuen Oelgasanstalt am Bahnhofe in Wien wird ein Kohlenschuppen hergestellt.
[13. Februar, Z. 814.]

— (Aenderung in der Streckeneintheilung und Rampenbedienung.) Die Auflassung der Wächterposten Nr. 272 und Nr. 273½ in der Strecke Libiąz-Trzebinia, sowie der Wächterposten 242, 246 und 250 der Strecke Jawiszowice-Dzieditz, sowie die Umwandlung der Handschranken in Zugschranken in km 362·8/9 der Linie Libiąz-Trzebinia, ist auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 22. Jänner durchgeführten politischen Begehung genehmigt worden. Weiters wurde anlässlich der Beseitigung der optischen Signalisirung die Auflassung der Wächterposten 215, 221, 237, 264, 268/I und die Entlastung des Wächterpostens Nr. 256 vom Streckendienste, sowie die Aenderung der Streckeneintheilung in der Strecke Oderberg-Trzebinia und in den Strecken Petrowitz-Seibersdorf und Jawiszowice-Oswięcim durchgeführt.
[27. Februar, Z. 5342.]

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Bauliche Herstellungen in Słotwina und Radymno anlässlich des Baues des zweiten Geleises.) Ueber Ansuchen der Bauunternehmung für das zweite Geleise wird in den Stationen Słotwina und Radymno je ein hölzernes Magazin, ferner in der Nähe der letzteren Station eine Schmiede hergestellt.
[20. und 26. Februar, ZZ. 4775 und 3947.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von 760 Stück Güterwagen und 11 Stück Tendern.) Die Verwaltung der genannten Bahn hat die Anschaffung nachstehend verzeichneter Güterwagen beschlossen: 600 Stück Kohlenwagen, hievon 150 Stück mit Bremse, sowie 100 Stück gedeckte Güterwagen, hievon 75 Stück mit Bremse, nach den mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 19. April 1883, Z. 4962/II, genehmigten Typenplänen, 15 Stück Lowries mit Bremse für Schienen- und Langholztransporte nach neu aufgestellten, dem k. k. Handelsministerium unterbreiteten Typenplänen, endlich von 45 Stück Lowries ohne Bremse nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 24. Jänner 1889, Z. 50, genehmigten Typenplänen. Ausserdem gelangen zur Anschaffung 11 Stück Tender nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 17. Jänner 1889, Z. 57.102 ex 1888, genehmigten Type. Die Uebertragung der Lieferung sämmtlicher obiger Fahrbetriebsmittel erfolgte an die Firma F. Ringhoffer in Smichow bei Prag. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfälligen Anträge der Bahnverwaltung, sowie die neuen Typenpläne für Lowries genehmigt. Rücksichtlich der Construction der Kohlenwagen mit Bremse wurde Seitens des k. k. Handelsministeriums die Anbringung von gedeckten Bremsersitzen aufgetragen. [27. Februar, Z. 52.440 ex 1889.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Anschaffung von Güterwagen.) Die von der Direction der genannten Bahn eingereichten Typenpläne für 2 Stück Plateauwagen ohne Bremse, 5 Stück gedeckte Güterwagen ohne Bremse und 3 Stück gedeckte Güterwagen mit Bremse wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [1. März, Z. 4478.]

Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering. (Bau von fünf Stück Fleischtransportwagen.) Ueber Bestellung der Firma F. Schade & Roth, Fleischexporteure in Wien, hat die genannte Maschinen- und Waggonbaufabrik den Bau von drei Stück, und über Bestellung der Firma Johann Koch II, Fleischexporteur in Wien, den Bau von zwei Stück Fleischtransportwagen nach vom k. k. Handelsministerium genehmigten Typenplänen übernommen. Die fertiggestellten Wagen sollen in den Fahrpark der k. k. Staatsbahnen eingestellt werden. [5. März, Z. 6450.]

Orient-Expresszug zwischen Paris-Budapest-Bukarest-Constantinopel über Marchegg. (Fahrplanänderung.) Vom 13. März angefangen bis auf Weiteres finden die gegenwärtig wöchentlich einmal zwischen Paris-Wien-Budapest und -Bukarest über Marchegg verkehrenden Orient-Expresszüge ab Bukarest über Giurgevo-Rustschuk-Varna nach und von Constantinopel Fortsetzung, und wurden zu diesem Zwecke die Verkehrstage dieser Züge derart abgeändert, dass die Abfahrt nach Bukarest und Constantinopel von Wien nicht jeden Samstag, sondern jeden Freitag, und von Budapest nicht jeden Sonntag, sondern jeden Samstag erfolgt; die Ankunft von Constantinopel und Bukarest wird in Budapest und Wien nicht an jedem Dienstag, sondern an jedem Montag stattfinden. Die Fahrzeiten der Züge bis bezw. von Bukarest wurden nicht abgeändert.

Oesterr. Nordwestbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 8., 14., 21. und 22. October 1889 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von vier für den Dienst auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn bestimmten Lastzugs-Locomotiven stattgefunden. Diese sämmtlich der Serie III/c angehörigen Locomotiven wurden in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf erbaut und sind mit den Bahninventars-Nummern 247 bis 250 und mit den Fabriksnummern 719 bis 722 versehen. Diese Locomotiven ruhen auf drei vor der Feuerkiste angebrachten, untereinander gekuppelten Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Der Rahmen liegt innerhalb der Räder, die horizontalen Dampfcylinder sind ausserhalb, die für die variable Expansion eingerichtete Steuerung ist innerhalb des Rahmens angebracht. Die Entfernung der Achsen von einander beträgt 1·820 und 1·480 m, der Gesammtradstand 3·300 m, der Durchmesser der Räder 1·380—1·382 m. Die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Locomotive im betriebsfähigen Zustande 41·40 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven fanden auf der Strecke Wien-Korneuburg, statt und wurden hiebei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 38—42 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 66—72 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Lastzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn zu verwenden.

[H.-M.-Z. 8335.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten zum Baue nachfolgender Eisenbahnen (Localbahnen) ertheilt, bezw. die Dauer einer bereits erworbenen und bisher nicht zur Ausführung gebrachten Vorconcession verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 19. Februar 1890, Z. 9587, die dem Michael Horváth, dem Michal Horváth jun. und dem Dr. Gabriel Dániel seinerzeit mit Erlass vom 17. Februar 1889, Z. 6370, ertheilte Vorconcession für eine von der Station Homoród der Linie Budapest-Nagyvárad (Grosswardein)-Brassó (Kronstadt)-Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Fogaras bis Felek führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 30 ex 1889, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 27. Februar 1890, Z. 2841, dem Budapester Einwohner Carl Mandello für eine von der Station Hidegkút-Gyönk der Linie Budapest-Dombovár-Zákány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn) abzweigende, über Tomási, Kónyi, Szakcs, Várong, Igal und die Gemarkung von Szent-Gáloskér bis Mernye, ferners eine von der zukünftigen Station Tamási der erstgenannten Linie abzweigende und als Flügelbahn bis Felsö-Ireg führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 27. Februar 1890, Z. 5536, den Einwohnern von Ó-Kanizsa (Bács-Bodroger Comitat) Ingenieur Alexander Csuka und Dr. Alexander Király für eine von der Endstation Ó-Becse der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)—Ó-Becse (Bácser Comitatsbahnen) abzweigende, über Tisza-Földvár (Bács-Földvar), Csurog, Gospodince, Zsablya (Józseffalva), Gyurgyevo, Kovil-Szent-Iván, Vilovo und die Gemarkung der Gemeinde Lok bis zur Dampfschiffahrts-Station Titel führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 27. Februar 1890, Z. 3477, dem Reichstags-Abgeordneten Ladislaus Tisza und Consorten für eine von der Station Budapest-Ferenczváros (Franzstadt, IX. Bezirk) abzweigende, sodann, nach Ueberbrückung der sogenannten „kleinen Donau“, die Insel Csepel über Csepel, Sziget-Szent-Miklós, Tököl, Sziget-Csép, Sziget-Ujfalu, Sziget-Szent-Márton, Ráckeve, Sziget-Becse, Lóré, die Gemarkung der Gemeinde Makád, Dömsöd ihrer Länge nach durchschneidende, sodann von Dab aus mit abermaliger Ueberbrückung der „kleinen Donau“ über Tass, Szalk-Szent-Márton, Duna-Vecse, Apostag, Duna-Egyháza, Solt und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Harta bis Duna-Patai führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 28. Februar 1890, Z. 12.944, dem Reichstags-Abgeordneten Gabriel Ugron für eine von Csik-Szereda bis Szepsi-Szent-György zum Anschlusse an die projectirte Háromszéker Bahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Szolnok-Félegyháza. (Finanzielle Betheiligung.) Die Interessenten der projectirten Localbahn Szolnok-Félegyháza (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 5 ex 1889, Vorconcession Post 4), das ist der Verbindung des Knotenpunktes Szolnok des mittelungarischen Betriebsnetzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Linie Wien-Marchegg-Budapest-Orsova-Verciorova der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in deren Station Félegyháza, haben in einer jüngst unter Vorsitz des Concessionswerbers Dr. Wilhelm Vladár abgehaltenen Conferenz den Beschluss gefasst, sich an dem Bau der projectirten Linie durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 80.000 fl. zu betheiligen. Dem der Versammlung vorgelegten Financirungsoperate zufolge betragen die effectiven Baukosten 1,550.000 fl., von welchen 550.000 fl. durch Stammactien und 1,000.000 fl. durch Prioritätsactien zu beschaffen sein werden. Zum Präses des bei diesem Anlasse gewählten Executivcomité wurde Obergespan Alexander Ujfalussy gewählt.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Localbahnproject Bölder-Rév.) Das Budapester Directorium der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft lässt, wie aus Budapest berichtet wird, aus Anlass der beabsichtigten Fortsetzung der von der Station Félegyháza ihrer ungarischen Hauptlinie Wien-Marchegg-Budapest-Orsova-Verciorova abzweigenden Flügelbahn Félegyháza-Csongrád bis Bölder-Rév, zwischen Csongrád und Bölder-Rév technische und commercielle Studien vornehmen, da der Ausbau dieser Linie, bezüglich welcher auf ausgiebige finanzielle Betheiligung von Seite der Interessenten zu rechnen sein dürfte, im Principe beschlossen sein soll.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Projectirte Erweiterung von Stationen und Stationsanlagen.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat den Umbau und die Erweiterung mehrerer im Bereiche der ungarischen Linien der Gesellschaft gelegener Stationen beschlossen.

Localbahn Klausenburg - Dées - Zilah. (Projectirte Erweiterung von Stationen und Stationsanlagen.) Die Direction der Szamosthalbahn-Gesellschaft hat den beschlossenen Umbau der Stationen Zilah und Czigány der gesellschaftlichen Linie Dées-Zilah, sowie die Erweiterung der dortigen Stationsanlagen der Bauunternehmungsfirma Bianchi, Fronchetti & Pedoja übertragen.

Raabufer-Bahn. (Administrative Begehung.) Am 25. Februar fand unter Führung des Oberinspectors des kgl. ungar. Handelsministeriums Carl Mark die administrative Begehung der projectirten Raabufer-Bahn im Bereiche der Stadt Raab im Sinne der nunmehr genehmigten Modificirung des Projectes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1889) statt. Die Landes-, Comitats- und Communalbehörden, sowie die Directionen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Raab-Ebenfurther Eisenbahn und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft waren in der Commission durch Delegirte vertreten. Bei diesem Anlasse ist hervorzuheben, dass die bereits 27.574 Einwohner zählende Stadt Raab, so wie Szolnok im Osten und Barcs im Südwesten, nunmehr im Westen Mittelungarns als ein Hauptknotenpunkt des Eisenbahnverkehres zu betrachten ist, welcher durch die Schienenstränge der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit dem Donaufer bereits verbunden ist, und nun durch jene der Raab-Ebenfurther Eisenbahn neuerdings damit verbunden werden wird. Aus diesem Anlasse hat sich die Commune Raab zu dem mit grossen Opfern verbundenen Bau des Donau- und Raabfluss-Uferquais veranlasst gefunden, zu dessen gesicherter Zukunft auch die im Zuge begriffene umfassende Regulirung und Schiffbarmachung des Raabflusses im Vereine mit Canalisirungsarbeiten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 31 und 70 ex 1889) wesentlich beitragen wird.

Drahtseilbahn in Agram. (Vertagung der Betriebseröffnung.) Obzwar der Bau der von der Ilicastrasse der unteren Stadt Agram in die obere Stadt führenden Drahtseilbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 und 114 ex 1889) durch die Bauunternehmung W. D. Klein nahezu vollendet ist, so ist der Zeitpunkt der Betriebseröffnung doch auf noch unbestimmte Zeit als vertagt zu betrachten, da, dem commissionellen Befunde zufolge, noch einige Nacharbeiten nothwendig sein sollen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Administrative Begehung der projectirten Anlage des neuen Agramer Bahnhofes.) Am 28. Februar fand unter Führung des Sectionsrathes im kgl. ungar. Handelsministerium Johann Bally in Agram die administrative Begehung der zumeist auf städtischen Grundparcellen herzustellenden Anlagen des neu zu erbauenden Hauptbahnhofes, sowie der grossen Maschinenwerkstätte der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 und 12) statt, deren Bau, und zwar im Einvernehmen mit der Commune, an einem im Stadtbereiche gelegenen Punkte in nächster Zeit ausgeführt werden wird. Der gesammte Gebäudecomplex soll seine Aufstellung zwischen der Preradovicgasse und der Petrinjagasse, daher in nächster Nähe des Verkehrscentrums Agrams, erhalten, wodurch die in der Zukunft voraussichtliche Erweiterung der Betriebsanlagen gegen Osten, Westen und Süden, und zwar in beliebiger Ausdehnung, fernerhin gesichert erscheint. Das Aufnahmsgebäude wird, als Coulisse eines geräumigen Vorplatzes, unmittelbar hinter und gegenüber dem Akademiegebäude, somit in unmittelbarer Nähe des Zrinyiplatzes und der Promenade, seine Aufstellung finden, soll eine Front von ca. 80 m und einen zweistöckigen Mittelbau zwischen zwei einstöckigen Flügeln erhalten und mit allen modernen Anforderungen eines grossstädtischen Bahnhofes ausgestattet werden. Die Betriebsanlagen des Bahnhofes werden mit jenen des Südbahnhofes, den zu erbauenden Lagerhäusern (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70 ex 1889), ferners mit dem als Quai herzustellenden Save-Landungsplatze durch Geleise verbunden werden. Die Landes-, Comitats- und Communal-Verwaltungskörper, sowie auch die Südbahn-Gesellschaft waren in der Commission durch Delegirte vertreten, und wurde das im Sinne des von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen entworfenen Projectes verfasste Commissionsprotokoll sofort dem kgl. ungar. Handelsminister zur Genehmigung vorgelegt.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Eyach nach Stetten.) Einem in Haigerloch zusammengetretenen Comité ist zu Handen des Inspectors Bender daselbst die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Eyach über Haigerloch nach Stetten bezüglich des preussischen Staatsgebietes (Hohenzollern) ertheilt worden.

— (Bedingungen bei Vergebung von Arbeiten und Lieferungen im Bereiche der Staats-Eisenbahn-Verwaltung.) Der „Deutsche Reichsanzeiger" publicirt wie alljährlich so auch in diesem Jahre, in der ersten Beilage zu Nr. 55, die Bedingungen, welche bei der Vergebung von Arbeiten und Lieferungen im Bereiche der Allgemeinen Bauverwaltung, der Staats-Eisenbahn- und Bergverwaltung zur Anwendung kommen.

— (Zeitkarten-Verkehr auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.) Vom 1. März ab wurde der neue Personengeldtarif der Berliner Stadt- und Ringbahn auch auf den Zeitkarten-Verkehr dieser Strecke in der Art übertragen, dass rücksichtlich der noch laufenden Zeitkarten Anträgen auf Aenderung der Strecken, der Wagenclasse, der Geltungsdauer und des Preises für die Zeit von dem eingangs gedachten Tage ab stattgegeben wird. Diese Preisregulirung entspricht den in letzter Zeit mehrfach laut gewordenen diesbezüglichen Wünschen, und sind derartige Ansuchen unter Beifügung der noch giltigen Zeitkarten an die betreffenden Fahrkarten-Ausgabestellen zu richten.

— (Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen auf Haltepunkten.) Die im Verkehr von und nach den für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichteten Haltepunkten Dettum, Gielde, Hedeper und Ildehausen im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Magdeburg bestehende Beschränkung, nach welcher Sendungen von diesen Haltepunkten nicht frankirt und nicht mit Nachnahme belastet sein dürfen, solche nach denselben dagegen in Francofracht und ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert werden müssen, werden am 1. April aufgehoben.

Hessen. (Kostenbedeckung für neuherzustellende Nebenbahnen.) Der zweiten Kammer ist ein Antrag der Regierung zugegangen, in welchem zur Bestreitung der durch die Aufstellung und Prüfung von Nebenbahnprojecten verursachten Kosten ein weiterer Betrag von 20.000 M. verlangt wird, ferner ein abändernder Nachtrag zu dem am 5. März v. J. vorgelegten Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung von Nebenbahnen, worin statt 10,893.000 M. 13,275.000 M. gefordert werden.

Italien. (Interpellationen in der Kammer.) In der Sitzung der Deputirten-Kammer vom 22. Februar wurde von dem Abgeordneten Miniscalchi wegen der vielfachen den Dienst und das reisende Publicum beeinträchtigenden Unzukömmlichkeiten in der Station Verona (Porta Nuova) eine ziemlich scharf gehaltene Interpellation eingebracht. Der Minister für öffentliche Arbeiten anerkannte das Vorhandensein mannigfacher Uebelstände und sagte bis zur Ausgleichung der bezüglich der Tragung der Kosten für definitive Massnahmen zwischen Regierung und der Bahngesellschaft herrschenden Meinungsverschiedenheiten provisorische Abhilfe zu.

Eine weitere Interpellation richtete an den Minister für öffentliche Arbeiten auch im Namen anderer Collegen der Deputirte Tortarolo in Angelegenheit des stets behinderten Frachtenverkehres im Hafen von Genua. Es wird in dieser Interpellation insbesondere auf die Unzulänglichkeit der Transportmittel, auf die immer häufiger werdenden Zugsverspätungen und auf den mangelhaft organisirten Eisenbahndienst im genannten Hafen hingewiesen. Minister Finali erklärt, dass die Regierung dem Hafen von Genua unausgesetzt ihre Aufmerksamkeit zuwende, und bemerkt, dass die Landungsplätze ebenso wie auch die Eisenbahngeleise nach denselben eine namhafte Vermehrung erfahren und noch weiter erfahren werden, so dass Genua binnen kurzer Zeit über 40 km. Eisenbahngeleise verfügen wird. Ein grosser Uebelstand liege hauptsächlich in dem Nichtvorhandensein von allgemeinen Lagerhäusern. Der Mangel an rollendem Material mache sich nicht nur in Genua, sondern im ganzen Reiche geltend; übrigens seien erst in neuester Zeit bei den österreichischen Eisenbahnen namhafte Waggonmiethen effectuirt worden. Für den Hafen von Genua sei speciell eine Verfügung getroffen worden, zu Folge welcher täglich 700 leere Frachtwagen bereit stehen müssen. Eine Vermehrung der Geleise und eine zweckmässigere Situirung der Stationen sei allerdings wünschenswerth, jedoch gegenwärtig mit Rücksicht auf die enormen Kosten nicht ausführbar.

Der Abgeordnete Tortarolo erklärt hierauf im Gegenstande einen Gesetzentwurf einbringen zu wollen, und wird derselbe auch thatsächlich in der Sitzung vom 27. Februar zur Lesung gebracht. Derselbe lautet: „Es ist eine parlamentarische Untersuchung abzuordnen zu dem Zwecke a) um die bezüglich des Eisenbahndienstes im Hafen von Genua herrschenden Uebelstände zu constatiren; b) um die Ursachen dieser Uebelstände festzustellen und die geeignete Abhilfe zu treffen."

— (Dampftramway Bergamo-Trezzo-Monza.) Nach erfolgter technisch-polizeilicher Prüfung wurde am 1. Februar die Dampftramwaylinie Bergamo-Trezzo-Monza dem öffentlichen Verkehre übergeben. Bei der Eröffnung intervenirten als Regierungsvertreter der Präfect von Mailand und ein Functionär des General-Inspectorates.

— (Circumvallationslinie in Rom.) Dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen wir, dass dem Magistrate von Rom ein Project für eine Circumvallationslinie vorgelegt wurde, welche die beiden Stationen Termini und Trastevere verbinden soll.

Schiffahrt.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Wiedereröffnung der Schiffahrt auf der unteren Donau und Vermehrung der Exposituren etc.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" verlautbart, dass die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen die die Wintermonate über eingestellte Schiffahrt zwischen Simony (Semlin) und den Stationen der unteren Donau (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4), sowie im Verkehr mit Obrenovac für die diesjährige Saison wieder eröffnet hat. Es wird ferners bemerkt, dass zur Bequemlichkeit des Publicums von Seite der Direction der

kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen auch in Obrenovac eine mit der Auf- und Abgabe von Gütern betraute Expositur errichtet wurde, ferner dass die Fahrten auf der Save zwischen Schabatz und Mitrovicza, auf welcher Strecke der Schiffsverkehr überhaupt im Laufe des diesjährigen Winters nicht unterbrochen war, auch weiterhin fortgesetzt werden.

Sachsen. (Elbeschifferschulen.) In Sachsen bestehen dermalen 6 Schifferschulen zu Königstein, Meissen, Pirna, Riesa, Schandau und Wehlen. Dieselben sind Staatsanstalten und bieten den Schiffern Gelegenheit, sich jene Kenntnisse anzueignen, welche nach der Verordnung der sächsischen Ministerien des Innern und der Finanzen vom 2. Jänner 1864, § 18, bei der zur Erlangung eines Schiffer- oder Flossführer-Patentes erforderlichen Prüfung nachzuweisen sind. Die Schulen stehen unter einem Schiffsherrn als Vorstand und müssen die Bewerber um Aufnahme in dieselben nachweisen, dass sie die Ziele der Volksschule erreicht haben und ein Jahr im praktischen Schiffsdienste thätig waren. Für die Dauer des Besuches der Schifferschule sind dieselben, falls sie fortbildungsschulpflichtig sind, vom Besuche der allgemeinen Fortbildungschule befreit. Gegenstände des Unterrichtes, welcher während der Zeit der geschlossenen Schiffahrt in 6 Stunden wöchentlich ertheilt wird, sind die Belehrung über Einrichtung und Bewegung der Schiffe und Flösse, Takelage, Werkzeuge und Inventarstücke, Beladung und Führung der Fahrzeuge, praktische Vortheile bei der Fahrt, Strompolizei, Elbegeographie, Zollwesen, Schifferpapiere und ausserdem in 4 Stunden wöchentlich Deutsch und Rechnen. Ertheilt wird der Unterricht von je einem Berufslehrer in jeder Schule und ausserdem für alle 6 Schulen durch 3 Wasserbaubeamte. Im Schuljahre 1888/89 gestalteten sich Besuch und Unterrichtsdauer nachstehendermassen: Königstein 11 Schüler und 25 Unterrichtstage, Meissen 7 Schüler und 24 Unterrichtstage, Pirna 14 Schüler und 25 Unterrichtstage, Riesa 16 Schüler und 21 Unterrichtstage, Schandau 30 Schüler und 25 Unterrichtstage, Wehlen 14 Schüler und 24 Unterrichtstage. Das Schulgeld betrug für jeden Curs 3 Mk.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 7. März bei der Firma:

„K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn“ Otto Hausner als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 1·163 km lange Verbindungsbahn Wien (Nordwestbahn)-Donauuferbahn, welche am 1. März Seitens der Oesterr. Nordwestbahn dem öffentlichen Güterverkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Lagerhäuser der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest. (Lagerstand im Monate Februar 1890.) Vom 1. bis 28. Februar 1890 wurden 174.662 q Waaren eingelagert und 154.152 q Waaren ausgelagert. Der Lagerstand betrug am 28. Februar 192.782 q, darunter 129.682 q Zucker, 7973 q Glaswaaren, 7900 q Hölzer, 7230 q Kaffee, 6816 q Reis, 6506 q Valloneen, 2973 q Oele, 2688 q Kolophonium, 1995 q Quincaillerien, 1708 q Wein, 1590 q Thonwaaren, 1486 q Häute, 1116 q Bohnen, 1101 q Mais, 1044 q Feigen, 1039 q Sprite, 773 q Mirabollan, 703 q Zündhölzchen. — In den Stadtmagazinen waren am 28. Februar eingelagert: 50.800 q Kaffee, 35.000 q Mehl, 35.000 q Petroleum, 35.000 q Reis, 31.300 q Feigen, 20.000 q Steinkohlen, 19.760 q Agrumen, 15.106 q Häute, 14.780 q Olivenöl, 13.600 q Nüsse, 12.900 q Vallonea, 12.500 q Baumwollöl, 10.554 q Baumwolle, 9400 q Weintrauben, 7500 q Pfeffer, 7247 q Farbhölzer, 7000 q Schwefel, 6880 q Spiritus, 5800 q Eisen, 5500 q Gemüse, 4000 q Zucker, 3,500.000 Stück weiche Hölzer und 2,300.000 Stück Fassdauben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XV. Stückes.) Das am 10. März herausgegebene XV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 951: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Februar 1890, Z. 22.794, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 952: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. März 1890, Z. 20.280, betreffend die Bestimmung der Eisenbahnstationen Kreibitz-Neudörfel und Leitmeritz als Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern.

Nr. 953: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 4. März 1890, Z. 8307, betreffend die Einfuhr von Vieh aus dem Comitate Neutra in Ungarn nach Mähren.

Nr. 954: Verfügung des k. k. Ministeriums des Innern vom 6. März 1890, Z. 3388, betreffend die Festsetzung der Eisenbahnstation Mödling als Bestimmungsstation und die Stadt Mödling als Schlachtort für galizische Schweine.

Verlosungen.

Am 31. December 1889:

Kolomeaer Localbahnen. Prioritäts-Actien. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Lemberg-Bełzec (Tomaszów-) Eisenbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. März:

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1884 (Rückzahlung ab 1. September).

Generalversammlungen.

14. März: Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn.
15. „ Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (ausserordentl).
15. „ Internationale Waggonleih-Gesellschaft in Budapest.
23. „ Donau-Drau Eisenbahn.
25. „ Alföld-Fiumaner Bahn.
25. „ Erste Siebenbürger Eisenbahn.
28. „ Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.
29. „ Wiener Tramway-Gesellschaft.
29. „ Theisseisenbahn-Gesellschaft in Liquidation.
30. „ Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft.
31. „ Ungarische Westbahn.
3. April: Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
10. Mai: Galizische Carl Ludwig-Bahn.

Literatur.

„Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen“. Von Arthur von Mayer, Eisenbahn-Stations-Vorsteher I. Classe a. D. Berlin 1890. Wilhelm Baensch, Verlagshandlung.

Von diesem Werke, auf welches wir beim Erscheinen der ersten zwei Lieferungen aufmerksam gemacht haben,*) sind nun in rascher Aufeinanderfolge die dritte, vierte, fünfte und sechste Lieferung erschienen. Der Inhalt derselben umfasst den Schluss zum Abschnitte Grossherzogthum Oldenburg, dann Königreich Preussen, Fürstenthum Reuss ältere Linie, Fürstenthum Reuss jüngere Linie, Königreich Sachsen, Herzogthum Sachsen-Altenburg, Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha, Herzogthum Sachsen-Meiningen, Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach, Fürstenthum Schaumburg-Lippe, Schleswig-Holstein und Lauenburg, Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt, Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen, Fürstenthum Waldeck und Königreich Württemberg. Hiemit ist der I. Theil des Werkes: „Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland im Allgemeinen und in jedem deutschen Staate im Besonderen“ zum Abschlusse gebracht. Demselben sind noch als Anhang beigegeben:

1. Rückblick, in welchem die im I. Theile angegebenen Eigenthumslängen der Eisenbahnen und das Verhältniss derselben zu dem Flächeninhalt der einzelnen deutschen Staaten nach dem Stande vom 31. März 1889 zusammengestellt sind.

2. Eine geschichtliche Darstellung über Deutschlands erste Dampfeisenbahn, die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth, nebst Beschreibung der Betriebsmittel und Bahnanlage und deren Geographie.

Im Doppelhefte V. und VI. Lieferung beginnt der II. Theil des Werkes: „Geschichte der in anderen Bahncomplexen aufgegangenen Eisenbahn-Unternehmungen“ reichend von „Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn“ bis „Bremen'sche Staatsbahnen“.

*) Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 114 und 131 vom Jahre 1889, dann Nr. 3 vom Jahre 1890.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Donau-Umschlagsverkehr von Deutschland nach Serbien, Rumänien etc. via Wien (Donau-Uferbahn).

Nachtrag III zum Tariftheile II.

Mit 1. April 1890 tritt der Nachtrag III zum Tariftheile II vom 15. Juli 1887 für den Donau-Umschlagsverkehr von deutschen Stationen nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland via Wien-Donau-Uferbahnhof in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

Ausnahme-Frachtsätze für den Artikel „Holzstifte", theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes für „Zucker", Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Elbnig, Inowrazlaw und Montwy, Aufnahme der Station Braunschweig (Ostbahnhof), Frachtsätze für den Transport von Cement im Verkehre von Schimischow etc.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbands-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 13. März 1890. [175]

Namens der betheiligten Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Oesterreichisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages VII zum Tarife.

Mit 1. April n. St. 1890 gelangt ein Nachtrag VII zu dem vom 1. Mai n. St. 1886 giltigen Tarife für Gütersendungen im Verkehre zwischen Oesterreich und Südwestrussland zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Neue Ergänzungen des alphabetischen Waarenverzeichnisses (Güterclassification);
2. neuberechnete Frachtsätze für den Ausnahmetarif I (Sammelgut) im Verkehre zwischen den Grenzstationen und den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
3. Aufnahme der Stationen Bodenbach und Tetschen in den Ausnahmetarif 3 für Flachs, Hanf, Werg etc.;
4. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Grenzstationen Nadbrzezie trs. (Russland) für den gesammten Verkehr;
5. Ergänzungen des Kilometerzeigers;
6. Berichtigung.

Wien, im März 1890. [176]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung des Verkehres in Schönpriesen-Umschlagplatz.

In Schönpriesen-Umschlagplatz wurde der Verkehr mit dem 11. März 1890 wieder eröffnet.

Wien, am 13. März 1890. [177]

Sonstige Nachrichten.

Nothstand in Galizien und der Bukowina. (Einführung ermässigter Frachtsätze zur Bekämpfung desselben.) Anlässlich des Nothstandes in Galizien und in der Bukowina wurden Seitens der österreichischen Bahnverwaltungen über Intervention des k. k. Handelsministeriums für den Transport von Spizzasalz, künstlichen Düngstoffen, dann von Pferde- und Viehfutter, als: Hafer und Kleie, Heu und Stroh, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlempe, Spülicht und Trebern, endlich für Maistransporte aus Ungarn und Rumänien nach Galizien und der Bukowina bei Auflieferung in vollen Wagenladungen und mit der Giltigkeitsdauer bis 30. Juni 1890 sehr ermässigte Frachtsätze zur Einführung gebracht, welche nicht nur dem bäuerlichen Grundbesitze, sondern auch den an Futtermangel leidenden Besitzern und Pächtern landtäflicher Güter zugestanden wurden.

Hiebei wurden nachstehende Einheitssätze pro Wagen und Kilometer gewährt:

10 kr. für die im k. k. Staatsbetriebe stehenden galizischen und Bukowinaer Linien, für die Linien des Hauptnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der galizischen Carl Ludwig-bahn, endlich Seitens der Aussig-Teplitzer-Bahn und der Kaschau-Oderberger-Bahn (österr. Theilstrecke).

13 kr. von 1—300 km, **10 kr.** über 300 km, Seitens der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn, der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Böhmischen Nordbahn und der Böhmischen Westbahn.

12 kr. für die Localbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów.

14 kr. plus 2 fl. Manipulations-Gebühr pro Wagen für die Linien der Südbahn-Gesellschaft

15 kr. für die Localbahn Bielitz-Kalwarya.

17 kr. Seitens der Mährisch-schlesischen Centralbahn.

20 kr. für die Bukowinaer, Kolomeaer Localbahnen und für die Localbahn Lemberg-Belzec.

Böhmisch - Sächsischer Braunkohlenverkehr. (Aufnahme neuer Stationen.) Am 15. März werden die Stationen Bärenstein bei Weipert und Oberdorf-Beutha in den vorbezeichneten directen Braunkohlenverkehr einbezogen.

Sächsisch - Ungarischer Verbandsverkehr. (Aenderung des Ausnahmetarifes 4 im Hefte 1.) Die im Heft 1 des Verbandstarifes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4a und b (Wolle) für den Verkehr zwischen Budapest (Oe.U.St.E.G.) und Dresden Altst., Dresden Neust. (Leipz. und Schles. Bahnhof) und Dresden Friedrichst. gelten vom 10. März ab auch für den Verkehr zwischen Waitzen und den genannten sächsischen Stationen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
770	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		wie sie im Theil III, Tarifheft Nr. 1, für den Süddeutschen Eisenbahnverband enthalten sind	Wien (Donauquai-Bahnhof)	Nach den im Theile III, Tarifheft Nr. 1, für den Süddeutschen Eisenbahnverband enthaltenen Stationen der Strecken, u. zw.: 1. Hinsichtlich Württemberg: alle Stationen südlich von Horb (incl.), Hechingen (incl.), Riedlingen (incl.), Schussenried (incl.), ausserdem noch die Station Schiltach 2. Hinsichtlich Baden: alle Stationen südlich von Sinzheim bei Oos (incl.) 3 Hinsichtlich der Pfalz: die Station Saargemünd 4. Hinsichtlich Elsass-Lothringen: sämmtliche Stationen	Nachweis, dass die Sendungen per Schiff nach Wien (Donauquai-Bahnhof) gelangt sind	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Theil III, Tarifheft Nr. 1, des Süddeutschen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn), giltig vom 1. October 1889			8 Markpfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versenderin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind	
771	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mauer-, Dach-, Pflaster- und Brunnenziegel, dann Bruchsteine	Messendorf " Graz loco Fürstenfeld	Graz loco Fehring " "	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 5·6 17·2 18·1 12 6	kr. 3·3 10·6 11·4 6 0	kr. 2·3 6·6 6·7 6·6	Im Kartirungswege		
			Cement	Graz loco	Fehring				18·1	17 9	0·2			
			Für alle in den Specialtarif 2 rangirenden Holztransporte	Graz loco Gleisdorf "	Fehring " Graz loco				21·8 14·1 11 8	18·8 12·6 10·8	3·0 1·5 1·0			
			Bruchsteine	Weiz	Fehring				15·1	10·8	4·3			
772	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	**Elbeumschlagsverkehr.** Unter Bezugnahme auf die im Verordnungs-Blatte Nr. 127 vom 29. October 1889, sub Post 2408, enthaltene Frachtbegünstigung für Getreide nach Wien St.E.G. wird hiemit verlautbart, dass insoweit durch diese Begünstigung die Frachtsätze für Getreide des Tarifes Ungarn—Laube, resp. Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 unterboten werden, die zwischen der gebrochenen (auf Wien) und der directen Abfertigung resultirenden Frachtdifferenzen bei jenen Getreidesendungen, die ohne Routenvorschrift zum Versandt gelangen, im Rückvergütungswege restituirt werden. Diese Begünstigung kann nur für solche Sendungen in Anspruch genommen werden, welche innerhalb der Giltigkeitsdauer des obenbezeichneten Zugeständnisses befördert werden, und sind bezüglich der Refactieliquidirung die Bestimmungen der citirten Publication massgebend.											
773	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Hadern der Classe B und Schrenzhadern	Budapest	**Ergänzung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1889, sub Post 3290, verlautbarten Frachtsätze finden auch auf Transporte von Budapest-Lipótváros Anwendung									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
774	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Melasse und Osmose- (Abfall-) Wasser	Prag B.W.B. transit Prag (Smichov) B.E.B. transit	Lieben Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen Bestimmungen. Das Abladen der Transporte hat die Partei durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist bewerkstelligen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	15·7 kr.	14 7 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		
775	Oesterr. Nordwestbahn		Maschinentheile, eiserne	Tetschen (Oe.N.W.B.) Liebau	Hlinsko	Erfüllung der für Classe A giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B.	kr. ö. W. 100·0 68·8	kr. ö. W. 50·0 34·4	kr. ö. W. 50·0 34·4	Im Kartirungswege		

Diese Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche an die Firma Samuel Taussig & Söhne in Hlinsko adressirt und für den Bau der neuen Fabrik bestimmt sind. Sendungen anderer Parteien sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen. Alle eventuellen Nebengebühren, sowie der Portozuschlag der S.N.D.V.B. werden laut Tarif berechnet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
776	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Eisengusswaaren (laut Tarif, Theil I, Pos. 129)	Podgórze-Płaszów	Eigenen Stationen		Bis auf Weiteres, spätestens bis Ende 1890	Localverkehr, Tarif, Theil II vom 15. September 1886	(vide beigefügte Tabelle)			Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Refactie-reclamanten als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage quartalweise, spätestens Ende März 1891 zu erfolgen hat	

ab Podgórze-Płaszów

nach	a) für Sendungen unter 5000 kg pro Frachtbrief: tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	b) für Sendungen in Ladungen von 5000 kg und darüber pro Frachtbrief: tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	c) für Sendungen in Ladungen von 10000 kg pro Frachtbrief: tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass
	pro 100 Kilogramm in Kreuzern österr. Währung								
Wieliczka	9 1	7·9	1·2	9·1	6·6	2·5	9·1	6·6	2·5
Bochnia	21·5	18·0	3·5	21·3	14·5	6·8	21·3	14·5	6·8
Słotwina	28·2	23·4	4·8	27·6	18·8	8·8	27·6	18·8	8·8
Tarnów	42·0	34·8	7·2	40·5	24·6	15·9	40·5	20 4	20·1
Dembica	59·0	47·6	11·4	55·4	38·1	17·3	55·4	35·6	19·8
Sędziszów	69·8	54·6	15·2	64·9	44·0	20·9	64·9	42·6	22·3
Rzeszów	83·2	63·1	20·1	76·5	51·2	25·3	76·5	51·1	25·4
Jaroslau	109·9	80·2	29·7	98·8	68·7	30·1	98·8	55·5	43·3
Przemyśl	127·9	91·4	36 5	108·1	68·7	39·4	108·1	55·5	52 6
Gródek	161·3	111·8	49·5	134·0	90 9	43·1	134·0	75·8	58·2
Lemberg C.B.	177·7	120·8	56·9	140·0	94·3	45 7	140 0	75·8	64·2
Złoczów	216·8	140·6	76·2	162·8	110·9	51·9	162·8	104·9	57·9
Brody	225·5	144·0	81·5	166·2	113 6	52·6	166·2	110·5	55·7
Tarnopol	250 5	153·4	97·1	175·6	121·1	54·5	175·6	121·1	54·5
Podwołoczyska	276·0	163·8	112·2	186·0	129·4	56·6	186 0	129·4	56·6

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
777	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Dunggyps	Lemberg transit für Sendungen ab Szczerzec	Brody Bahnhof	Minimalquantum von 200 / 300 Wagen à 10 Tonnen innerhalb nachbezeichneter Giltigkeitsdauer und Weiterversandt nach Russland	Auf Jahresfrist	Galizischer Gemeinschaftsverkehr	20 2 kr. 20·2 kr.	17·7 kr. 16·7 kr.	2 5 kr. 3·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Refactie-Reclamanten als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage nach Ablieferung des Pflichtquantums von 200, bezw. 300 Wagen, spätestens jedoch 3 Monate nach Ablauf der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses zu erfolgen hat	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
778	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Glaswaaren, ordinäre, der Classen A und B	Nemotitz	Wien St E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Local-, resp. Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif	a) 66·1 kr. b) Verschieden	a) 60·4 kr. b) 49·2 kr.	a) 6·3 kr. b) Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, längstens bis Ende Februar 1891	Routenvorschriften auf den Frachtbriefen sind unzulässig
779	Oe.U.St.E.G.	K. k. österr. Staatsbahnen	Güter der Classen II A B	Gross-Schwechat (oder vice versa)	Wien Staatsbahnhof via Kl.-Schwechat-Donauquaibahnhof (oder vice versa)	Aufrechthaltung der für diese Classen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Keine directen Frachtsätze	kr. 14·5 12·4 12·4		Im Kartirungswege		
780	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Prag St.E.G (Hrabovka) transit	Lobositz	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	21·8 kr.	20·8 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
781	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Budigsdorf Böhm.-Trübau	Bodenbach transit für Königstein	20 Waggons. Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1890	Sächsisch-Oesterr. Verbandsverkehr	kr. 60·8 63·9	Mark 0·96 0·79		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf die reclamirende Firma als Versender lautend, bis Ende März 1891 vorzulegen	Die Sendungen müssen mit directen nach „Königstein" lautenden Frachtbrief, ohne Routenvorschreibung zum Versandt gelangen
782	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf Neubau-Kreuzstätten	Raasdorf	200 Wagen. Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindest. für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 13·1 11·5	kr. 11·7 10·4	kr. 1·4 1·1	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	Das Auf- und Abladen besorgt die Partei
				Frättingsdorf Neubau-Kreuzstätten	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	100 Wag.			15·5 13·3	14·1 12·2	1·4 1·1			
783	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Getreide, Raps und Hülsenfrüchte (von Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Bahn) b) Leer retourgehende gebrauchte Getreidesäcke in umgekehrter Richtung	Marchegg transit	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	1000 Tonnen. ad a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen ad b) Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif			3·1 kr.	Im Rückvergütungswege	ad a) Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend ad b) Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe über die Volltour in umgekehrter Richtung Diese Documente sind längstens bis 31. März 1891 vorzulegen	Die Sendungen müssen von, resp. nach Stationen der N.-Kikinda—Nagy-Becskereker Bahn mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und werden in das im Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1890, sub Post 572, stipulirte Minimalquantum eingerechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
784	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brod	Gaya	Bisenz-Pisek transit	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif	12·0 kr.	10·0 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1891	
785	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig loco und transit	Libochovic	**1500 Tonnen.** Unter Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1891	Ausnahmetarif für mineralische Kohle vom 1. März 1888	14·1 kr.	12·6 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbr., welche längst. bis Ende September 1891 vorzulegen sind	
786	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand Schotter	Stadlau	Wien St.E.G.	Zahlung der Fracht für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C, resp. den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif	kr. 6·4 5·4	kr. 4·5 4·5	kr. 1·9 0·9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
787	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzwolle (Wollin), Holzspäne zur Klärung, und Holzstricke	Rimabánya Tótvárad	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandtarif, Theil II, Heft 4	kr. 161·4 195·7	kr. 133·1 164·1	kr. 28·3 31·6	Im Kartirungswege		
788	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Drainröhren	Frättingsdorf	Wien - Donauuferbahnhof der K.F.N.B.	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890		Kein directer Frachtsatz	24·0 kr.		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zum Umschlage per Donau stromaufwärts nach Weissenkirchen aufgegeben werden
789	Südbahn-Gesellschaft	Verwaltungen des Galizisch-Adriatischen Verbandes	Tabak (Roh- und Roll-), Tabakblätter und Tabakschrot laut Ausnahmetarif XI des Verbandtarifes vom 1. März 1886	Triest und Fiume	den im Ausnahmetarif XI des Galizisch-Adriatischen Verbandtarifes vom 1. März 1886 genannten Stationen	Unter Einhaltung der im Ausnahmetarif XI festgestellten Bedingungen, welche dahin erweitert werden, dass die betreffenden Sendungen auch von levantinischen Häfen originiren können	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Galizisch-Adriatischer Verbandtarif, giltig vom 1. März 1890	Diverse	Frachtsätze des Ausnahmetarifes XI	Diverse	Im Kartirungswege		
790	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Erdäpfel, verpackt und unverpackt	Startsch-Trebitsch Trebitsch Studenetz Gross-Meseritsch Rudikau	Triest S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Verladung ist vom Aufgeber zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890, resp. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Südnord-Oesterr. Ungar. Eisenbahnverband vom 25. August 1887	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 106·6 111·6 111·6 122·3 118·7		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 32. **Wien, 18. März 1890.** **III. Jahrgang.**

Die Tramways im Vereinigten Königreiche Grossbritannien.

Das genehmigte Anlagecapital der gesammten Tramways betrug nach Mittheilungen der „Railway News" im grossen Durchschnitte per engl. Meile 19.102 Pf. St., von welchen circa 70 pCt. auf Actien und 30 pCt. auf Obligationen entfallen.

Die effective Capitalsausgabe per engl. Meile belauft sich dagegen auf durchschnittlich 14.399 Pf. St.

Auf den 949 engl. Meilen der im Betriebe stehenden Linien erzielten die Gesellschaften im letzten Jahre eine Gesammteinnahme von 2,980.224 Pf. St. oder 3140 Pf. St. per Meile.

Die Betriebsausgaben betrugen 2,266.681 Pf. St., d. i. 2388 Pf. St. per Meile oder 76 pCt. der Bruttoeinnahmen.

Hievon entfiel auf Bahnerhaltungskosten 145.774 Pf. Sterling = 6·4 pCt. der Einnahmen, auf Tractionskosten (animalische und maschinelle) 985.384 Pf. St. = 37 pCt., auf Erneuerung des Fahrfundus an Maschinen 35.108 Pf. St., für Pferde 120.954 Pf. St., für Reparatur und Erneuerung der Wagen wurden 95.668 Pf. St. oder 26 Pf. St. per Wagen verausgabt.

Die übrigen Betriebs- und Verwaltungskosten betrugen 26 pCt. der Einnahmen. Das Ergebniss des letztjährigen Betriebes ist ein Reinertrag von 713.543 Pf. St. oder 752 Pf. St. per engl. Meile Trambahn, d. i. circa 24 pCt. der Bruttoeinnahmen.

Dies entspricht im Durchschnitte einer 5·2percentigen Verzinsung des eingezahlten Capitals, wogegen die Vollbahnen Englands nur eine durchschnittliche Verzinsung von 4·06 pCt. aufweisen.

Die folgende Gegenüberstellung der Betriebsausgaben der Tramways und Vollbahnen Englands nach Angaben unserer Quelle gibt über die Vertheilung dieser Kosten nähere Aufschlüsse:

	Tramways		Vollbahnen	
	Pf. St.	pCt.	Pf. St.	pCt.
für Bahnerhaltung . . .	145.774	6·4	6,196.000	16·4
„ Tractionszwecke . . .	1,141.446	50·4	9.579.000	25·4
„ Reparatur und Erneuerung des Fahrfundus .	95.668	4·2	3,692.000	9·8
„ sonstige Betriebs- und Verwaltungskosten .	594.725	26·2	11.756.000	31·1
gesetzliche Lasten . . .	67.565	2·9	2,474.000	6·5
Entschädigungen	24.428	1·1	102.000	0·3
durchschnittlich. Betriebscoëfficient	—	76	—	52

Die Betriebskosten der Tramways sind also im Allgemeinen, hauptsächlich aber im Titel Tractionskosten wesentlich ungünstiger als jene der Vollbahnen, in welcher Richtung wohl so lange keine erhebliche Besserung eintreten dürfte, als nicht ein rationeller, ökonomisch erprobter Motor für Tramways gefunden sein wird.

Die elektrisch betriebenen Tramways haben bisher die in dieser Beziehung auf sie gerichteten Hoffnungen nur in seltenen Fällen erfüllt.

In den Vereinigten Staaten Amerikas sind 425 Tramway-Gesellschaften mit circa 3500 Meilen Bahnlänge, von welchen bisher 180 den elektrischen Betrieb eingeführt haben.

Die oberirdischen Leitungen eignen sich für städtische Linien, wenigstens nach vorwaltenden Anschauungen über Strassenfreihaltung, nicht, da sie keinesfalls eine Zierde der Strassenzüge bilden.

Die unterirdischen Leitungen dagegen erfordern hohe Anlagekosten und haben sonstige Uebelstände im Gefolge.

Der Accumulatorenbetrieb ist trotz seiner schon vielfachen Anwendung in England und Amerika doch noch zu sehr im Stadium des Experimentes und hat sich auch bis jetzt als sehr kostspielig bewiesen.

Das System des Kabelbetriebes, welches gleichfalls in Amerika schon ziemlich verbreitet ist, erweist sich blos in bestimmten Fällen als sehr zweckmässig, und zwar,

wenn starke Steigungen zu überwinden sind, und insbesondere bei constantem und sehr lebhaftem Verkehr. — Hauptsächlich im letzteren Falle können die hohen Anlagekosten dieses Systems aufgewendet werden. Die Baukosten einer Kabelbahn in der 125. Strasse von New-York betrugen 157.000 Dollars per engl. Meile.

Wenn auch die Betriebskosten der Kabelbahnen erfahrungsgemäss nur 50—75 pCt. jener der Pferdebahnen sind, so können abnorm hohe Baukosten nur in Anhoffung eines sehr dichten Verkehres kein Hinderniss bilden.

Im Nachstehenden geben wir endlich nach unserer vorgenannten Quelle die Schlussziffern des Betriebsergebnisses der grossbritannischen Tramways für das Jahr 1889 im Gegenhalte zu jenen des Vorjahres.

		1889	1888
Länge des Bahnnetzes:	Meil.	949	904
Einnahmen:			
Personenverkehr . . .	Pf. St.	2,875.877	2,701.002
„ per Meile	„ „	3.030	2.988
Gepäcksverkehr . . .	„ „	13.356	12.720
„ per Meile	„ „	14	14
Vieh- und Güterverkehr	„ „	9.573	9.552
„ per Meile	„ „	10	11
Sonstige Einnahmen .	„ „	81.418	73.025
„ per Meile	„ „	86	80
Totale	„ „	2,980.224	2,796.299
„ per Meile	„ „	3.140	3.093
Betriebsausgaben:			
im Ganzen	Pf. St.	2,266.681	2,175.434
per Meile	„	2.388	2.406
von den Einnahmen .	pCt.	76	78
Reineinnahmen:			
im Ganzen	Pf. St.	713.543	620.865
per Meile	„ „	752	687
von den Einnahmen .	pCt.	24	22

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn von Bruneck nach Sand im Taufererthale. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der beh. aut. Civilingenieur Rudolf Stummer von Traunfels in Wien ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Bruneck der Südbahn-Gesellschaft über Uttenheim und Authofen nach Sand im Taufererthale eingeschritten. Die Gesammtlänge der projectirten Localbahn dürfte circa 15 km betragen.

Project einer Localbahn von Čerčan über Eule und Modřan nach Kuchelbad und Dobřichovic. (Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat bezüglich des von dem Forstmeister Sr. kaiserl. Hoheit des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Franz Ferdinand von Oesterreich-Este in Konopišt in Vorlage gebrachten generellen Projectes für eine Localbahn von der Station Čerčan der Kaiser Franz Josef-Bahn über Eule, Königssaal und Modřan zum Anschlusse an die Böhm. Westbahn zwischen Kuchelbad und Dobřichovic die Trassenrevision angeordnet und die k. k. Statthalterei in Prag angewiesen, zu dieser mit thunlichster Beschleunigung durchzuführenden commissionellen Amtshandlung sämmtliche Interessenten und insbesondere auch Vertreter der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und der Böhm. Westbahn beizuziehen.

[H.-M.-Z. 8465]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für je ein normales Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. 154, 221, 303 und 336 und für zwei normale Nebengebäude bei dem Souterrain-Wächterhause Nr. 204 auf der Linie Wien-Salzburg;
2. für die Herstellung einer Wagendrehscheibe in der Station Ried;
3. für Herstellung von Kohlenlagerplätzen in der Station Neu-Sandez;
4. für die Umstellung der Blitzableiter bei der Materialmagazins-Anlage in der Station Knittelfeld;
5. für das normale Nebengebäude bei dem Wächterhaus Nr. 8 der Linie Absdorf-Krems.

— (Principielle Genehmigung.) Dieselbe wurde ertheilt für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und des Vorplatzes auf der Ankunftsseite des Kaiser Franz Josef-Bahnhofes in Wien.

Localbahn Laibach-Stein. (Varianten-Projecte: Politische Begehung.) Die Landesregierung in Laibach hat die politische Begehung für die Varianten-Projecte der Localbahn Laibach-Stein für den 13. März anberaumt.

[G.-I.-Z. 2958.]

Achensee-Bahn. (Definitive Kohlenbühne in der Station Jenbach.) In der Station Jenbach wird die bestehende provisorische Kohlenbühne unter Herstellung einer Holzverkleidung und eines Flugdaches in eine definitive Anlage umgewandelt. [10. Februar, Z. 5346.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für folgende im Zuge der Strecke Wien-Tulln gelegene Herstellungen:
   a) für die adaptirten Räume im Wächterhause Nr. 1 und für den an dieses Wächterhaus angebauten Blockthurm;
   b) für die in der Station Nussdorf r. d. B. gelegene Wartehalle mit Warteräumen und Abort-Nebengebäude;
   c) für das Brunnenhäuschen beim Aufnahmsgebäude der Station Nussdorf;
   d) für die in der Haltestelle Kahlenbergerdorf r. d. B. gelegene Wartehalle mit Warteräumen und Abort-Nebengebäude;
   e) für das Aufnahmsgebäude, den freistehenden Passagierabort und das Nebengebäude zur Wächterwohnung in der Haltestelle Höflein a/d. Donau;
   f) für das 1 Stock hohe Aufnahmsgebäude mit Veranda und Nebengebäude, für die Wartehalle r. d. B. mit Warteräumen, Veranda und Abort-Nebengebäude, sowie für den Güterschuppen in der Station Greifenstein-Altenberg;
   g) für die in der Station St. Andrä-Wördern r. d. B. gelegene Wartehalle mit Warteräumen, Veranda und Nebengebäude;
   h) für das Aufnahmsgebäude, den freistehenden Passagierabort und ein Nebengebäude in der Haltestelle Zeiselmauer-Königstetten;
   i) für die durch Adaptirung und Erweiterung im Aufnahmsgebäude der Station Langenlebarn neu geschaffenen Ubicationen mit Veranda und Nebengebäude;
2. für die von Giovanni Manzin auf dem Stationsplatze Dignano hergestellte Anlage zur Deponirung und Verladung von Quarzsand, bestehend in einem Magazine mit angebautem Flugdache, in einer Brückenwaage für das Schmalspurgeleise und in einem Brückenwaaghäuschen;
3. für die Geleiseanlagen, zwei Verladebühnen, zwei heizbare Schilderhäuser, zwei freistehende Aborte und für die fertiggestellten Parterre-Localitäten des Administrations-Gebäudes am Rangirbahnhofe Wien-Brigittenau der Donauuferbahn;
4. a) für den amerikanischen Eiskeller in der Station Pontafel,
   b) für das Nebengebäude beim Wächterhause Nr. 12 der Linie Tarvis-Laibach;
5. für den in der Station Konitz der Linie Prossnitz-Triebitz durch die Firma Ig. Löw's Witwe hergestellten Kohlenschuppen;
6. für die erweiterten Geleiseanlagen in der Station Tabor der Linie Gmünd-Prag.

— (Locomotivprüfungen.) Am 9. und 12. October 1889 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von vier für den Dienst auf den Linien der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Lastzugs-Locomotiven stattgefunden. Die der Serie III/c angehörigen Locomotiven sind in der Locomotivfabrik zu Wiener Neustadt erbaut und mit den Bahninventars-Nummern 5669—5672 und den Fabriksnummern 3347—3350 versehen. Der Kessel dieser Locomotiven liegt mittelst innenliegendem Rahmen auf drei gekuppelten, vor der Feuerkiste angebrachten Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Die Dampfcylinder dieser Locomotiven sind horizontal und aussenliegend, während die für variable Expansion eingerichtete Dampfsteuerung innenliegend ist. Die Entfernung der 3 Achsen beträgt 1·760 und 1·400 m, der Gesammtradstand 3·160 m, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 1·297—1·300 m. Die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Locomotive im betriebsfähigen Zustande 41·7 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven fanden in der Strecke Wien - Purkersdorf statt und wurden hiebei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 30—33 km und Maximalgeschwindigkeiten von 60—60 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Resultate wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Lastzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden.

[H.-M.-Z. 8335.]

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im IV. Quartale 1889.*) In den Monaten October, November und December 1889 wurde von der General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe stehenden, resp. im Bau beendeten Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Erweiterung der Rangirstation, neue Brückenwaage in der Station Kopitz; Verlängerung des Frachtenmagazins in der Station Mariaschein; Vergrösserung des Heizhauses, Drehscheiben sammt Geleiseanlagen in der Station Komotau; Waaggeleise in der Station Dux; Rollbahn von der Station Liebenau zum Ziegelofen der Firma Šneider & Comp.
2. Böhmische Commercialbahnen: Errichtung der Haltestelle Stein-Aujezd; Geleiseerweiterung in der Zuckerfabrik in Smiřitz; Verlängerung des Rübenverladegeleises bei Neuschloss;
3. Böhmische Nordbahn: Wagenremise in der Station Prag; Unterkunftshütte in Grund-Georgenthal; Ueberdachung der Magazinsrampe in der Station Schönlinde; Schreibstube in Warnsdorf, Vorrathsschuppen in Jungbunzlau.
4. Buschtěhrader Eisenbahn: Strassenbrückenwaagen in den Stationen Unhoscht, Alt-Kladno und Zakolan; Geleisevermehrung in den Stationen Schmiedeberg, Kaaden-Brunnersdorf, Pürstein, Krima-Neudorf und Domina-Schönlind; Stationserweiterung in Kladno; Vergrösserung der Schreibstube im Schuppen auf dem Kohlendepotplatze Nr. VII in Smichow.
5. Brünner Localbahn: Schleppbahn von Altbrünn zur Emailfabrik der Firma Gottlieb und Brauchbar.
6. Dampftramway vorm. Krauss & Cie.: Wartehalle in der Haltestelle Hietzing-Neue Welt.
7. Galizische Carl Ludwig-Bahn: a) Linie Krakau-Lemberg: Maschinenhaus und Kohlenschuppen für die Wasserbeschaffungsanlage an der Weichsel bei Krakau; Kesselhaus für die Pulsometeranlage in der Station Lemberg. — b) Linie Jaroslau-Sokal: Vergrösserung des Frachtenmagazins in Nowa Grobla; Wohnhaus sammt Nebengebäude für den Pumpenwärter in Rawa ruska; Wächterhaus mit Warteraum und Veranda in der Haltestelle Poddubec. — c) Linie Dembica-Nadbrzezie-Rozwadow: Verschliessbarer Kohlenschuppen in der Station Mielec.
8. Localbahn Jenbach-Achensee: Aufnahmsgebäude, Personenhalle, Güterschuppen, Locomotivremise, Wasserstationsanlage, Wagenschuppen, Nebengebäude in der Station Jenbach; Wartehalle in Burgeck; Aufnahmsgebäude und Nebengebäude in der Station Eben i. T.; Stationsgebäude, Locomotivremise, Wasserstationsanlage, Nebengebäude in der Station Achensee.
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: a) Linie Wien-Krakau: Eilgütermagazin, Oelgasanstalt, Wasserheizanlage, Werkholzschuppen, Briquettesschuppen, Ueberdachung des offenen Perrons bei Magazin 7, Verlängerung der Waarenhalle und Stockwerk auf dem Kanzleitracte bei Magazin 8, Verlängerung des gedeckten Ladeperrons bei Magazin 9, Requisitenschuppen im IV. Hofe in der Station Wien; Adaptirung des alten Aufnahmsgebäudes, Brückenwaage in der Station Lundenburg; Schleppbahn von der Station Lundenburg zur fürstl. Liechtenstein'schen Ziegel- und Thonwaarenfabrik in Unter-Themenau, Wächterhaus in Rohatetz; neue Geleiseanlagen und Feuerlöschzeughaus in der Station Bisenz; Brückenwaage sammt Waaghaus in der Station Ung.-Hradisch; Strassenbrückenwaage sammt Waaghaus bei der Zahlenitzer Rampe in Hullein und Einbindung des Sturzgeleises bei dieser Rampe; Vergrösserung der Geleiseanlage, gedielter Rübenladeplatz, zweite Zufahrtsstrasse, Güterschuppen mit Ladeperron, zwei überstellte Strassenbrückenwaagen in der Station Rzikowitz; Strassenbrücke über den Bahnhof in Leipnik; Verkehrskanzleigebäude, Dienstgebäude, Ueberladeschuppen mit Kanzlei, Brückenwaage sammt Waaghaus, Bedienstetenwohnhaus, Anbau an das Heizhaus, Schmierlocale, Durchfahrt in km 266.6193 mit 4·75 m Lichtweite auf dem Vorbahnhofe in M.-Ostrau; sechstes Magazinsgeleise, nördliche Weichensignal-Sicherungsanlage in der Station Oderberg; Schuppenanbau in der Station Seibersdorf; Nebengebäude und oberirdischer Eiskeller in Chybi; Lampisterie und Heumagazin in Dzieditz; Holzschuppen und Eiskeller in der Station Oswiecim; Eiskeller in der Station Krakau. — b) Linie Kojetein-Bielitz: Zubau zum Gütermagazin, Eindeckung der Kohlenrutschen, hölzerne Ueberfahrtsbrücke bei km 164·3 in der Station Kremsier; Waaghaus in der Station Strebetitz; Erweiterung des Aufnahmsgebäudes, Nebengebäude in der Station Holleschau; Bahnerhaltungsmagazin in der Station Wall.-Meseritsch; Kohlenschuppen in der Station Hotzendorf; Kohlenschuppen und Feuerlösch-Requisitenhaus in der Station Friedek-Mistek; Locomitivschuppen in der Station Teschen; Brückenwaage sammt Waaghaus in den Stationen Skotschau und Pogorsch. — c) Linie Lundenburg-Brünn: Ausweichgeleise für die Kuffner'sche Zuckerfabriksschleppbahn in der Station Lundenburg; Verlängerung des II. Geleises in der Station Saitz; Geleiseverbindung mit der Zuckerfabrik in Mödritz; Sturzgeleise in der Station Neusiedl. — d) Linie Brünn-Prerau: Geleise- und Strassenbrückenwaage in der Station Brünn; Geleiseumstaltung, Strassenbrückenwaage sammt Waaghaus in der Station Lultsch; Vermehrung und Umgestaltung der Geleise, neue Zufahrtsstrasse in Brdek. — e) Linie Prerau-Olmütz: Verlegung und Vergrösserung der Locomotivdrehscheibe in der Station Olmütz; Wartelocale, Veranda und Nebengebäude in der Haltestelle Grügern. — f) Linie Bielitz-Kalwarya: Wartelocale und Nebengebäude in der Haltestelle Podlasy. — g) Donauufer-Bahnverbindung: Unterkunftshütte für Schiffer. — h) Montanbahn: Eisenconstruction für die Mühlbachbrücke im km 3·5/6.
10. Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Maschinenhaus und Anbau an das Reservoirgebäude der neuen Wasserstation in Jablunkau; Wächterhäuser Nr. 152 und 157 der Strecke Mosty-Jablunkau.
11. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft: Eisenconstruction für die Objecte im km 47·6, km 48·043, km 50·86, km 51·7, km 55·8, km 67·3/4.
12. Mährisch-schlesische Centralbahn: Neue Haltestelle in Komeisen; Feuerlösch-Requisitenmagazin in der Station Jägerndorf; Eisenconstruction für das Object in km 9·466 bei Marienthal und bei km 112·877 bei Troppau.
13. Oesterr. Nordwestbahn: a) Linie Wien-Tetschen: Verlängerung und Einbindung des Magazinsgeleises in Langenzersdorf; Stockgeleise in Gastorf; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Gross-Wossek; Anbau an den Eilgutschuppen, Briquettesschuppen in der Station Znaim; Uebertragung der 12 m-Drehscheibe von Mittelgrund nach Lissa; Brückenwaagen in den Stationen Altbunzlau, Lissa und Melnik; Schleppbahnen zur Zuckerfabrik in Melnik und zum Ziegelofen des M. Reisser in Gross-Priesen. — b) Linie Deutschbrod-Pardubitz-Liebau: Viertes Geleise und Verlängerung des Güterschuppens in der Station Smiřitz; Warteraumanbau in der Haltestelle Jenitschau; Brückenwaage in Zdiretz. — c) Linie Chlumetz-Geiersberg: Stockgeleise in der Station Tynischt. — d) Linie Lissa-Prag: Verlängerung des Magazinsgeleises, Vermehrung der Verladeplätze in der Station Chwala-Podernitz. — e) Linie Wostromeř-Jičin: Brückenwaage in der Station Jičin.

*) Vergl. die Mittheilung über das III. Quartal in Nr. 128 des Jahrganges 1889, pag. 1913.

14. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien-Bodenbach: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Böhmisch-Trübau; Sturzgeleise und Distanzsignal in Süssenbrunn; neues Verladegeleise, Verlängerung des Rübenverladegeleises, Brennholzschuppen, oberirdischer Eiskeller in der Station Jenšovič; Kasern-gebäude in der Station Kralup; Brückenwaagen in den Stationen Kolin und Lieben. — b) Linie Segengottes-Okřiško: Ueberdachung der Magazinsrampe in der Station Trebitsch. — c) Linie Brünn-Vlarapass: Magazin in der Station Bisenz Stadt, Eisenconstruction der Zwittawabrücke im km 157·0/2 bei Brünn. — d) Linie Brünn-Tischnowitz: Schleppbahn von der Zwittawauferbahn in Brünn zur Maschinenfabrik der Firma Ernst Krochhardt. — e) Linie Schwarzbach-Littau: Schleppbahnen von der Station Littau zur Malzfabrik der Firma Heller & Husserl und zur Malzfabrik des Suchomel. — f) Linie Přelouc-Podol: Geleiseverlängerung in der Station Heřmanměstec. — g) Localbahn Swolenowes-Smečna: Fünftes Geleise in der Station Střebichowitz-Vinařic; Schleppbahnen zu den Schächten Nr. VI und VII; Kohlen- und Requisitenschuppen bei Schacht VII.
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn: a) Linie Josefstadt-Seidenberg: Neue Geleise- und Gütermagazinsrampe in der Station Třemešna; Vorwärmehütte und Düngergrube in der Station Josefstadt; Anbau bei den Wächterhäusern Nr. 18, 28, 96 und 115. — b) Localbahn Reichenberg-Gablonz: Erweiterung des Güterschuppens, Schreibstube in der Station Gablonz.
16. Südbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien-Triest: Veränderung, Erweiterung und Ergänzung der Verkehrs- und Zugförderungsanlagen in den Stationen Frohnleiten, Wildon, Spital a. S., Mitterdorf, Bruck a./M., Spielfeld, Kranichsfeld, Pöltschach, Ponigl, St. Georgen, Cilli, Tüffer, Steinbrück, Sava, Rakek, Adelsberg, Oberleseče, Prosecco, Mürzzuschlag, Littai, Marburg und St. Peter; neue Centralanlage für Weichen- und Signalstellung in Verbindung mit einer elektrischen Blocksicherung in der Station Meidling; Schutzhütte in der Haltestelle Wolfsbergkogel; Verlegung zweier Weichen in der Station Semmering; Veränderung in den Wartesaallocalitäten in der Station Payerbach; Postanbauten in den Stationen Payerbach und Mürzzuschlag; Patent-Waggonbrückenwaage in der Station Franzdorf; Eisenconstruction für die Eggenberger Strassenunterfahrt in Graz, dann für die Objecte in km 81·0/1, km 110·6/7, km 111·0/4, km 111·8/9, km 114·2/3, km 124·5/6, km 130·9/10, km 143·1/2, km 146·2/3, km 171·3/4, km 200·3/4, km 201·8/9; Verstärkung der Draubrücke in km 127·301 bei Marburg. — b) Linie Kufstein-Ala: Veränderung, Erweiterung und Ergänzung der Verkehrs- und Zugförderungsanlagen in den Stationen Hall, Patsch, Matrei, Steinach, Brenner, Schellenberg, Gossensass, Freienfeld, Grasstein, Brixen, Klausen, Waidbruck, Atzwang, Blumau, S. Michele, Roveredo, Kufstein und in den Haltestellen Rattenberg und Rum; Adaptirung des Aufnahmsgebäudes, Umbau und Vergrösserug der Veranda in der Station Jenbach; Veranda in der Haltestelle Pflersch; provisorische Wartehalle in der Haltestelle Unterberg; Verlängerung der Holzlege in Schwaz; Schleppgeleise zur Kraft'schen Cementfabrik in Kufstein. — c) Linie Marburg-Franzensfeste: Veränderung, Erweiterung und Ergänzung der Verkehrs- und Zugförderungsanlagen in den Stationen Prevali, Künsdorf, Klagenfurt, Velden, Dellach, Abfaltersbach; neues Kohlenmagazin, Verlängerung des Kohlenmagazinsgeleises, Telegraphenkabelhaus in Klagenfurt. — d) Linie Pragerhof-Ofen: Veränderung, Erweiterung und Ergänzung der Verkehrs- und Zugförderungsanlagen in den Stationen Pettau und Friedau. — e) Linie Nabresina-Cormons: Veränderung, Erweiterung und Ergänzungs- und Zugförderungsanlagen in den Stationen Monfalcone und Görz. — f) Linie Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt: Stockgeleise, Weichenverlegung, Chaussirung der Zufahrtsstrasse in Mitterndorf-Moosbrunn. — g) Linie Liesing-Kaltenleutgeben: Neue Materialhütte und Adaptirung der alten für Wohnzwecke in der Station Perchtoldsdorf. — h) Linie Bruck a./M.-Leoben: Stockgeleise in der Station Niklasdorf. — i) Linie Steinbrück-Sissek: Veränderung, Vermehrung und Erweiterung der Verkehrs- und Zugförderungsanlagen in den Stationen Videm-Gurkfeld und Rann. — k) Linie St. Peter-Fiume: Verlängerung zweier Geleise, Einlegung eines Wechsels in der Station Dornegg-Feistritz. — l) Linie Graz-Köflach: Erneuerung der Holzconstruction der Trigitschflussbrücke in km 29·278, dann der Objecte in km 16·7/8, km 26·8/9, km 33·4/5 und km 34·5/6.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Namhaftmachung jener Localbahnen, auf denen Wagen mit grösserem Achsdruck als 11·3 t nicht verkehren dürfen.) Da die Tragfähigkeit des Oberbaues auf den Localbahnen Drösing-Zistersdorf, Kremsier-Zborowitz, Weisskirchen-Krasna, Wall.-Meseritsch-Wsetin und Golleschau-Ustron einem Achsdrucke von 11·3 t entspricht, so hat die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angeordnet, dass alle jene Wagen, bei denen im beladenen Zustande ein grösserer Achsdruck resultirt, auf die oben genannten Localbahnen in der Regel nicht übergehen dürfen. Obwohl nun die Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nur einen Achsdruck von 10·7 t ausüben und daher der Uebergang dieser Wagen auf die vorgenannten Localbahnen zulässig wäre, so dürfen diese Wagen dennoch wegen Schonung des Oberbaues nur dann verwendet werden, wenn leichtere nicht vorhanden sind. Auf den Localbahnen Hotzendorf-Neutitschein, Göding-Tabakfabrik, Rohatetz-Sudoměřic und Bielitz-Kalwarya besitzt der Oberbau ein Tragvermögen von 15·6 t, daher die mit voller Tragfähigkeit, d. i. mit 15 t beladenen Kohlenwagen auf diese Localbahnen anstandslos übergehen können.

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 11. und 14. November v. J. hat die technisch-polizeiliche Prüfung von zwei für den Dienst auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft bestimmten Secundär-Tender-Locomotiven stattgefunden. Die der Serie I/a angehörigen Maschinen wurden in der Wiener Locomotiv-Fabrik der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft erbaut und sind mit den Bahninventursnummern 2 und 3 und den Fabriksnummern 2090 und 2091 versehen. Der Kessel dieser Tender-Maschinen ruht mittelst inliegendem Rahmen auf zwei Achsen, wovon die erste die Lauf-, die zweite die Triebachse ist. Die beiden Dampfcylinder sind horizontal und, sowie die für die variable Expansion eingerichtete Dampfsteuerung, ausserhalb des Maschinen-Rahmens angebracht. Die Entfernung der beiden Achsen beträgt 3·200 m, der Durchmesser der Laufräder 0·871—0·872, der Triebräder 1·208—1·210 m. Die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Maschine im betriebsfähigen Zustande 20·29 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten haben auf der Strecke Wien—Rodaun in normaler und verkehrter Maschinenstellung stattgefunden, und wurden hiebei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 41 km und Maximalgeschwindigkeiten von 73 und 76 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Tender-Locomotiven für den öffentlichen Zugsförderungsdienst auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft zu verwenden. [H.-M.-Z. 8335.]

Nachrichten aus Ungarn.

Regulativ für die Besetzung von Dienstesposten im Bereiche der ungarischen Verkehrsanstalten. (Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 23 vom 21. Februar enthält den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handelsminister an die Directionen sämmtlicher auf ungarischem Territorium betriebenen Eisenbahnen, Strassenbahnen mit Locomotivbetrieb, jene der Ofener Zahnrad-Bahn und der Budapester Stadtbahn-Unternehmung als Eigenthümerin der im Bereiche der Hauptstadt mit elektrischer Kraft betriebenen Strassenbahnlinien gerichteten Erlasses, beziehungsweise des Regulativs, welches fernerhin als Richtschnur für die Besetzung gewisser Dienstposten im Bereiche der genannten Verkehrsanstalten zu gelten hat. Der Minister hebt auf Grund der von ihm gemachten Wahrnehmung hervor, dass aus Sparsamkeitsrücksichten verantwortliche Dienstposten häufig Unterbeamten und Personen der Dienerkategorie anvertraut werden, welche durch im Vorbereitungscurse für Eisenbahnbeamte ausgebildete Personen (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 95 ex 1889), oder Solche, welche die gleiche Qualification nachzuweisen vermögen, statutenmä sig zu besetzen sind. Der Minister findet sich im Interesse des ungefährdeten Eisenbahnbetriebes, der Sicherheit des reisenden Publicums, und aller sonstigen damit im Zusammenhange stehenden Factoren veranlasst, zu verordnen, dass bei Constatirung der Qualificirung solcher für verantwortliche Dienstposten zu bestellenden Unterbeamten und Personen der Dienerkategorie, die staatliche Oberaufsicht insoferne direct zur Geltung gelange, als zu den mit diesen abzuhaltenden Fachprüfungen aus dem Telegraphendienste sowie dem Verkehrswesen

in Hinkunft stets ein Vertreter der Generalinspection beizuziehen sein wird. Sollte ein solcher zu erscheinen verhindert sein, so sind die schriftlichen Ausarbeitungen der Prüfungsfragen mit den Protokollen der Prüfungscommission binnen 14 Tagen dem Ministerium zur Ueberprüfung und Bestätigung des Prüfungsergebnisses vorzulegen. Im Falle der Constatirung eines unbefriedigenden Resultates ist der Betreffende insolange nicht selbstständig im Verkehrsdienste zu verwenden, bis er nicht die Prüfung mit Erfolg bestanden haben wird. [Kgl. ungar. Handelsministerial-Erlass vom 17. Februar, Z. 5850.]

Restituirung von Eisenbahn-Frachtgebühren. (Ministerial-Erlass.) Aus Anlass mehrfacher Klagen, welche von Seite des verfrachtenden Publicums in Angelegenheit der Rückerstattung von gezahlten Frachtgebühren-Ueberschüssen etc. insoferne gegen die Eisenbahnverwaltungen erhoben werden, als die Erledigung diesbezüglicher Reclamationen und Restituirungs-Gesuche häufig Verzögerungen erleidet, hat der kgl. ungarische Handelsminister ein Circularschreiben an sämmtliche Handelskammern des Landes erlassen, in welchem darauf hingewiesen wird, dass das Vorkommen der Eingangs erwähnten Uebelstände in den meisten Fällen darauf zurückzuführen ist, dass das Publicum bei Geltendmachung seiner Wünsche zumeist aus Unkenntniss nicht das richtige Verfahren anwendet. Der Minister hält es daher für nothwendig, die commerciellen und gewerblichen Kreise auf jene Massregeln hinzuweisen, deren Ergreifung die rasche Erledigung von Reclamationen sowohl zu fördern als auch das Verfahren zu beschleunigen und zu vereinfachen geeignet ist, und zwar:

1. soll die Reclamation in möglichst kurzer Zeit nach erfolgtem Transporte der Waare erfolgen;
2. sollen die Frachtbriefe von ein und derselben Partei nicht zu Hunderten, sondern in kleineren Partien eingereicht werden;
3. sollen die Frachtbriefe, welche auf die bewerkstelligte Beförderung durch nur Eine Eisenbahn Bezug haben, gesondert von jenen eingereicht werden, welche sich auf den Transport von Gütern auf den Linien mehrerer Bahnen beziehen;
4. ist die Reclamation jedesmal an die Direction jener Eisenbahn zu richten, im Bereiche deren Linie die Aufgabestation liegt;
5. hat bei Reclamationen, welche nicht vom Absender oder Empfänger, sondern durch eine Mittelsperson eingereicht werden, diese letztere sich durch eine auf die Reclamation bezügliche Vollmacht der zum Empfange des Restitutionsbetrages berechtigten Partei zu legitimiren.

Ausland.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) In der Sitzung der ersten Kammer des sächsischen Landtages vom 11. März gelangte Capitel 16 des Staatshaushaltes, den Etat der Staatseisenbahnen betreffend, allenthalben in Uebereinstimmung mit den diesbezüglichen Beschlüssen der zweiten Kammer zur Annahme.

Italien. (Neue Organisation der sicilischen Eisenbahnen.) Die Verwaltung der sicilischen Eisenbahnen hat eine neue Organisation erfahren, und zwar wurden die ökonomischen, technischen und administrativen Angelegenheiten unter die Leitung einer „General-Direction" gestellt, während die Ueberwachung und Leitung des Betriebes der Liniengruppen, in welche das Netz getheilt ist, „Betriebs-Directionen" anvertraut wurde. Dem Gesammtdienste steht ein General-Director mit allen jenen Machtbefugnissen vor, welche demselben durch die Gesetze und die Gesellschaftsstatuten eingeräumt sind. Nach dieser neuen Organisation erscheint das Gesammtnetz unter fünf Betriebs-Directionen getheilt, und zwar:

1. Die Betriebs-Direction in Palermo für die Linien Palermo-Porto-Caldare (mit Ausschluss der Station Caldare), Termini-Cefalu und Rossa Palumba-Santa Caterina (mit Ausschluss der Station Santa Caterina);
2. die Betriebs-Direction in Caltanissetta für die Linien Santa Caterina-Licata und Canicatti-Porto Empedocle (mit Ausschluss der Station Santa Caterina);
3. die Betriebs-Direction in Catania für die Linie Catania-Santa Caterina;
4. die Betriebs-Direction in Syracus für die Linien Bicocca-Noto und Valsavoia-Scordia (mit Ausschluss der Station Bicocca);
5. die Betriebs-Direction in Messina für die Linien Catania-Messina und Messina-San Filippo (mit Ausschluss der Station Catania).

Sämmtliche Aemter der General-Direction, mit Ausnahme der Einnahme-Controle, welche in Messina verbleibt, werden ihren Sitz in Palermo haben. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Rom.

— (Eisenbahn Faenza-Florenz.) Dem Ministerium für öffentliche Arbeiten wurde das Project für die Strecke Fantino-Crespino der Linie Faenza-Florenz (5791·50 m) zur Genehmigung unterbreitet. Die Kosten werden sich auf 6,945.000 Lire belaufen. Dieses Project enthält 6 Tunnels in der Gesammtlänge von 3607 m und mehrere andere bemerkenswerthe Objecte.

— (Drahtseilbahn auf den Motterone.) Der Provinzialausschuss von Novara hat beschlossen, für den Ausbau der Drahtseilbahn auf den Motterone eine Beisteuer von 30.000 Lire zu leisten.

— (Eisenbahn Neapel-Piedimonte d'Alife.) Ein Project für eine schmalspurige Eisenbahn von Neapel nach Piedimonte d'Alife, welche die Punkte Trentola, Avorsa, S. Maria und Caiazzo berühren soll, wurde dem Ministerium für öffentliche Arbeiten zur Genehmigung vorgelegt.

— (Eisenbahn Cuneo-Ventimiglia, Strecke Vievola-Tenda.) Die nunmehr zum Baue gelangende Strecke Vievola-Tenda der Linie Cuneo-Ventimiglia misst 8457 m. Der Niveauunterschied zwischen der Station Vievola und Tenda beträgt 158 m, die stärkste Steigung 25 pro mille. Längs der Strecke befinden sich 7 Tunnels, und zwar: 1. Branego prima 1178 m, 2. Branego seconda 2063 m, 3. Roia prima 86 m, 4. Roia seconda 34 m, 5. Devenzo 127 m, 6. Mezzora 116 m, 7. Alimonda 2288 m. Bermerkenswerthe Objecte sind die Viaducte über die Bäche Dente und Canarese, dann die zwei Brücken über den Roiafluss und die Brücke über die Thalenge Alimonda. Für die Fertigstellung dieser Strecke ist ein Termin von 4 Jahren festgesetzt.

— (Eisenbahn Mestre-San Donà-Portogruaro.) Das Eisenbahn-Comité (Comitato Superiore delle Strade Ferrate) hat mit einigen Abänderungen das Uebereinkommen, betreffend die Uebernahme der Strecke San Donà-Portogruaro der Linie Mestre-San Donà-Portogruaro in den Betrieb der Adriatischen Eisenbahn genehmigt.

— (Schlafwagen auf der Linie Neapel-Brindisi.) Angesichts des in letzterer Zeit nicht unbedeutend angewachsenen Verkehres auf der Linie Neapel-Brindisi hat die General-Direction der Mittelmeerbahn im Einvernehmen mit der nationalen Schlafwagen-Gesellschaft die Einführung von Schlafwagen auf der genannten Linie, und zwar für die Hinreise an jedem Samstage bei dem Zuge 265 und für die Rückreise an jedem Samstage bei dem Zuge 262 beschlossen und beim kgl. General-Inspectorate der Eisenbahnen um die Genehmigung des definitiven Schlafwagenverkehres auf der gedachten Linie angesucht.

Schiffahrt.

Europäische Donaucommission. (Frühjahrssession 1890.) Auf dem Programm der diesjährigen Frühjahrssession der Europäischen Donaucommission, deren Eröffnung für den 6. Mai in Aussicht genommen ist, stehen nachfolgende Gegenstände:

1. Beleuchtung des Sulina-Armes und Umgestaltung der gegenwärtigen Leuchte von St. Georg in einen Leuchtthurm erster Ordnung mit elektrischem Lichte;
2. Antrag auf Ersatz der gegenwärtigen Art der Uferverkleidung im Sulina-Arme durch ein anderes System;
3. Vorschlag auf Vergebung aller Arbeiten der Commission im Submissionswege und auf Verkauf aller Bagger, Lichterkrahne und Materialvorräthe;
4. Constatirung der Vertheilung der Denkschrift über die Thätigkeit der Commission in den Jahren 1873—1886;
5. Schiffahrtsstatistik im Jahre 1889;
6. Financielle Gebahrung im Vorjahre, insbesondere Vergleich der wirklichen Ausgaben mit dem Voranschlage;
7. Technischer Bericht der Ingenieure und Anträge auf weitere Verbesserungen der Fahrrinne im Sulina-Arme;
8. Voranschlag für das Jahr 1890.

Preussen. (Denkschrift über die Bauten an den Wasserstrassen im Rechnungsjahre 1888/89.) Wie alljährlich, so hat auch in diesem Jahre der Minister der öffent-

lichen Arbeiten dem Abgeordnetenhause eine Denkschrift über die Bauführungen an jenen Wasserstrassen übersendet, über deren Regulirung dem Landtage seinerzeit besondere Vorlagen gemacht wurden. Die Denkschrift, welche sich auf das Staatsrechnungsjahr 1888/89 bezieht, gibt eingehenden Aufschluss über Ziel und Zweck der von der preussischen Regierung in Angriff genommenen Flussregulirungen, deren Fortgang und die hiefür im Rechnungsjahre sowohl wie bisher insgesammt verausgabten Summen. Ebenso werden die Fahrtiefen in den letzten Jahren und der Schiffsverkehr, sowie dessen Beeinflussung durch die Regulirung behandelt. Die Denkschrift zerfällt in 3 Theile, in deren I. die 5 grösseren Ströme des Landes, über deren planmässige Regulirung dem Landtage unterm 3. November 1879 eine Denkschrift vorgelegt wurde, behandelt werden, während der II. Theil über die in der Denkschrift vom 27. October 1880, und der III. Theil über die in der Denkschrift vom 12. Juni 1881 besprochenen kleineren Ströme berichtet. Die 5 grösseren Ströme betreffend, so wurden für die Weichselregulirung, deren Zweck eine durchgängige geringste Fahrwassertiefe von 1·67 m bei einem Wasserstande von 0·50 m am Kurzebracker Pegel ist, im Berichtsjahre 1,766.375·37 Mk. und insgesammt bisher 10,653.100 Mk. verausgabt. Für die Oder, welche von der Mündung der Glatzer Neisse bis Schwedt auf eine Fahrwassertiefe von 1 m unter Niedrigwasser zu bringen war, gelangten 127.083·28 Mk. zur Verwendung. Für die Elbe, auf der eine Fahrwassertiefe vom 0·93 m beim niedrigsten Wasserstande zu erreichen war, standen von den hiezu präliminirten 8,600.000 Mark noch 13.788·08 Mk. zur Disposition, welche auch verwendet wurden. Auf der Weser, wo beim kleinsten Wasserstande eine gleichmässige Minimaltiefe von 0·80 m zwischen Münden und Carlshafen, von 1 m zwischen Carlshafen und Minden, endlich von 1·25 m zwischen Minden und Bremen um den Gesammtbetrag von 3,200.000 Mk. zu erzielen war, wurden 227.437·85 Mk. und im Ganzen bisher 2,831.170 Mk. verausgabt. Am Rhein, wo programmgemäss in 18 Jahren um einen Bauaufwand von 22,000.000 Mk. bei gemittelten gewöhnlich niedrigsten Wasserstrassen (+ 1·50 m Cölner Pegel) eine Tiefe von 2 m zwischen Bingen und St. Goar, von 2·5 m zwischen St. Goar und Cöln und von 3 m zwischen Cöln und der niederländischen Grenze, sowie eine mit 90 m beginnende, allmälig bis 150 m steigende Breite herzustellen ist, wurden 1,255.142·51 Mk. und überhaupt seit Baubeginn 10,251.260 Mk. verwendet.

Zu den in der Denkschrift vom 27. October 1880 behandelten Strömen übergehend, so sollten für Spree und Havel ausser der Anleihe von 5,227.000 Mk. noch weitere 15,600.000 Mark verwendet werden, um bei niedrigstem Wasserstande eine Ladungstiefe von 1·26 m zu gestatten. Von der Anleihe wurden für die Havelregulirung unterhalb Brandenburg und die Regulirung der Schiffahrtsstrasse unterhalb der Homegenbrücke zu Brandenburg 4,740.928 Mk. verwendet, der Rest erspart. Bisher sind ferners für die Havelstrecke Zehdenick-Liebenwalde 1,343.694·18 Mark, für den Landwehrcanal 3,141.789·29 Mk., für die Canalisirung der Unterspree 1,919.781·40 Mk., für die untere Havel von Plaue bis zur Elbe 1,772.200 Mk., für die Oberspree 5,152.100 Mark, davon 3,245.903.08 Mk. im Berichtsjahre verausgabt worden. Auf der Mosel sind die Bauten, durch welche mit einem Aufwande von 1,200.000 Mk. die Fahrrinnentiefe von Trier bis Trarbach auf 0·70 m bei einem Wasserstand von + 0·31 m Trier Pegel und von Trarbach bis Koblenz auf 1·10 m bei einem Wasserstande von + 0·63 m am Kochemer Pegel zu bringen ist, nahezu vollendet. Für die Correction von Pregel, Alle, Deime und Grosser Friedrichsgraben, deren Zweck für die Pregelstrecke Tapiau-Königsberg und die Deime eine durchschnittliche Fahrwassertiefe von 1·50 m bei niederstem Wasserstande und für den Grossen Friedrichsgraben eine Breite von 40 m bei Mittelwasser sind, wurden 1,800.000 Mk. präliminirt, wovon im Berichtsjahre 5076·18 Mk. und bisher insgesammt 1,685.680 Mk. verwendet wurden. Auf der Memel mit ihren Mündungsarmen Russ, Atmath und Gilge, wo um 3,236.000 Mk. eine Wassertiefe von 1·40 m im ungetheilten und im Russstrome, eine Tiefe von 1·70 m im Atmatstrome und eine Tiefe von 1·25—1·40 m in der Gilge und dem Seckenburger Canal bei allerniedrigstem Wasserstande herzustellen ist, wurden bisher 2,831.270 Mk., davon 218.997·18 im Rechnungsjahre, ausgegeben.

Was endlich die Gewässer betrifft, über welche in der Denkschrift vom 12. Juni 1881 Vorschläge gemacht wurden, so ist das Ziel der Wartheregulirung die Erreichung einer durchgehenden Fahrtiefe von 1 m bei niederstem Wasserstande. Hiefür wurden bis 1881/82 2,883.386 Mk. verwendet und weitere 2,500,000 Mk., sowie nachträglich auch noch eine jährliche Leistung von 50.000 Mk. für die Strecke Schrimm-Russische Grenze angesprochen. Verausgabt wurden bis zum Rechnungsschlusse 1888/89 2,465.940 Mk., davon im Rechnungsjahre 165.324·50 Mk. Für Unstrut und Saale wird bei einem Aufwande von 4,000.000 Mk. bei niedrigstem Wasserstande eine Minimaltiefe von 0·80 m auf der Unstruthstrecke Artern-Mündung, von 0·70 m auf der Saalestrecke Unstrutmündung-Weisse Elstermündung und von 0·93 auf der Saalestrecke Weisse Elstermündung-Saalemündung angestrebt. Für diese Bauführungen sind bisher 1,772.930 Mk., davon im Berichtsjahre 291.819·40 Mk. verwendet und ist ausserdem mit dem Neubau der Saaleschleuse bei Kolbe begonnen worden. Endlich ist für die Emsregulirung, durch welche dieser Fluss von Greven bis Bentlage bei mittlerem Sommerwasserstande, bis Hankenfähr auch bei gemitteltem niedrigem Sommerwasserstande und zwischen Meppen und Papenburg bei niedrigstem Stande eine Tiefe von 1·26 m, von Papenburg ab aber bis Leerort eine Tiefe von 4 m, von Leerort eine solche von 5—5·50 m und von Emden ab eine solche von 6·50—7 m unter Fluth-Null erhalten soll, von dem veranschlagten Betrage per 2,400.000 Mk. bisher die Summe von 1,833.440 Mk., davon im Berichtsjahre 279.889·74 Mk., verwendet worden.

Suez-Canal. (Verkehr und Einnahmen im Februar.) Der Schiffsverkehr und die Einnahmen im Februar, verglichen mit der entsprechenden Periode der beiden Vorjahre, stellt sich nach den von der Suez-Canal-Gesellschaft gelieferten Details nachfolgend dar:

Monat Februar	1889	1888	1887
Schiffe	286	311	291
Einnahmen . .	5,640.000 Frcs.	5,693.038 Frcs.	5,367.060 Frcs.
Jänner und Februar			
Schiffe	564	623	581
Einnahmen . .	11,168.118 Frcs.	11,642.330 Frcs.	10,670.970 Frcs.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

18. März, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano“, Capitän G. Verona, nach Venedig.

19. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Thetis“, Capitän C. Androvich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

20. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Malta“, Capitän V. Cattarinich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

20. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur“, Capitän P. Covacich, nach Venedig.

21. „ um 11 Uhr Vormittags Dampfer „Jonio“, Capitän G. Dall' Asta, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato

22. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe“, Capitän G. Sabbadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

22 „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano“, Capitän G. Verona, nach Venedig.

Levante-Dienst.

18. März, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Aglaja“, Capitän G. Costanzo, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna und Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila.

20. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Leda“, Capitän A. Persich nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.

21 „ zu Mittag, Dampfer „Thalia“, Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Berutti, Larnaca, Limassol und Rodi.

22. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Achille“, Capitän E. Ratzmann, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz, Braila, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. April, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Imperatrix“, Capitän F. Egger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Melpomene“, Capitän . . . nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag VI zum Ausnahmetarife I für Kohle etc.

Am 1. April 1890 gelangt der Nachtrag VI zu dem ab 1. Mai 1886 giltigen Ausnahmetarife I für die Beförderung von Kohle (mineralische) zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Einbeziehung neuer Stationen, sowie abgeänderte Frachtsätze, und ist bei den betreffenden Dienststellen erhältlich.

Wien, am 16. März 1890. [178]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Inländischer Braunkohlenverkehr via Obernitz bezw. Komotau.

Nachtrag II zum Tarife.

Am 1. April 1890 gelangt Nachtrag II zu dem vom 1. Juni 1889 giltigen Tarife für den directen Braunkohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und nach Stationen der vom Staate verwalteten Privatbahnen zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Einbeziehung neuer Stationen und abgeänderte Frachtsätze, und ist bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen erhältlich.

Wien, am 15. März 1890. [179]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Württembergischer Güterverkehr.

Einführung eines Frachtsatzes für Gyps.

Am 1. April 1890 tritt im obigen Verkehre (Tarif vom 1. Juli 1886) für die Beförderung von Gyps zwischen Crailsheim und Götzis bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen der Ausnahme-Frachtsatz von 0·91 Mk. für 100 kg in Wirksamkeit.

Wien, am 15. März 1890. [180]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Directer Braunkohlenverkehr nach Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Neuer Tarif.

Am 1. April 1890 gelangt ein neuer Tarif für den directen Braunkohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz), sowie der vom Staate verwalteten Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn nach Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zur Einführung, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1889 ausser Kraft gesetzt wird.

Der neue Tarif kann zum Preise von 20 kr. ö. W. per Exemplar im Wege der Verbandstationen, sowie bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Prag, am 15. März 1890. [181]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
zugleich Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn etc. nach Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Einführung eines IV. Tarifnachtrages.

Am 1. April 1890 tritt zum Tarife vom 1. October 1886 für den Kohlenverkehr von Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn etc. nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der IV. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Grubenfelde nach Beraun und Zditz, ferner einige Ergänzungen und Abänderungen des Haupttarifes und der Nachträge I—III.

Dieser Nachtrag IV ist bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Prag, am 15. März 1890. [182]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Localbahn Reichenberg-Gablonz andererseits.

Nachtrag I zum Tarife.

Am 1. April 1890 tritt ein Nachtrag I zu dem ab 1. November 1889 giltigen Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Wirksamkeit.

Derselbe enthält neue Fahrpreise für Militär-Fahrkarten, ferner Fahrpreise für einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Localbahn Reichenberg-Gablonz andererseits, endlich einige textliche Berichtigungen, beziehungsweise Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei den betheiligten Verwaltungen, sowie in den betheiligten Stationen zur Einsicht auf.

Wien, am 16. März 1890. [183]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einfuhrverbot auf lebende Pflanzen nach Russland.

Die Einfuhr lebender Pflanzen aller Art aus Oesterreich-Ungarn nach Russland ist bis auf Weiteres Seitens der k. russischen Regierung untersagt, und werden daher derartige Transporte zur Beförderung nach Russland nicht angenommen.

Wien, am 14. März 1890. [184]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Nachtrag XVIII zum Verbandtarife, Theil II, Heft 3.

Am 1. April 1890 tritt der Nachtrag XVIII zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 3, in Kraft. Dieser Nachtrag enthält: Ausnahmetarif Nr. 23 (Hohlglaswaaren für den See-Export) und Aenderung der Waaren-Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 15.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 14. März 1890. [185]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Herausgabe der Nachträge 14 zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. April 1890 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für den oben bezeichneten Verband die 14. Nachträge in Kraft.

Durch Nachtrag 14 zu Heft 1 werden neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 und 9 (Holz der Specialtarife II und III) zwischen einzelnen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den Stationen Gera, Leipzig (Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Directions-Bezirkes Erfurt, anderweite ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc., bezw. Holz des Specialtarifes II, zwischen Turnau (Oesterr. Nordwestbahn) und den Stationen Leipzig (Eilenb. Bhf.), bezw. Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Directions-Bezirkes Erfurt, ferner neue Ausnahmetarife für Asphaltmastix zwischen Vorwohle und einzelnen österr. Stationen und für Knochenfett und Talg zwischen Stadtsulza und Wien, sowie Stockerau eingeführt.

Auch wird durch diesen Nachtrag die Station Iglau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit den für Iglau (Oesterr. Nordwestbahn) bestehenden Frachtsätzen in den Verband einbezogen und der Ausnahme-Frachtsatz für Getreide pp. zwischen den Stationen Wschetat-Přivor (Oesterr. Nordwestbahn) und Plagwitz-Lindenau (Bezirk Erfurt) vom 1. Mai 1890 ab von 1·50 auf 1·58 Mark für 100 kg erhöht.

Der Nachtrag 14 zu Heft 2 enthält anderweite theils ermässigte, theils auch erhöhte und neue Frachtsätze des Classentarifes und der Ausnahmetarife für den Verkehr mit Stationen der Böhmischen Nordbahn, sowie einen neuen Ausnahmetarif für Asphaltmastix zwischen Vorwohle und einzelnen österr. Stationen. Die erhöhten Frachtsätze kommen jedoch gleichfalls erst vom 1. Mai 1890 ab zur Anwendung. Endlich werden durch Nachtrag 14 zu Heft 2 verschiedene Frachtsätze der Specialtarife A 2 und II, bezw. III, sowie der Ausnahmetarife 6 (Getreide etc.), 8 (Holz des Specialtarifes II) und 14 (Salz) für den Verkehr mit Stationen der Böhmischen Nordbahn vom 15. Mai 1890 ab ohne Ersatz durch neue Sätze aufgehoben.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten.

Wien, am 13. März 1890. [186]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Verkehr mit Italien. (Artikel, für welche bei der Einfuhr nach Italien Ursprungs-Certificate beizubringen sind.) Bekanntlich hat die kgl. italienische Regierung mit Gesetz vom December 1889 die zu Beginn des vertragslosen Zustandes zwischen Frankreich und Italien vom 1. März 1888 aufgestellten Differentialzölle wieder aufgehoben und ist in Folge dessen die Beibringung von Ursprungscertificaten im Verkehre nach Italien nur mehr dann erforderlich, wenn die Einfuhr der betreffenden Waaren auf Grund eines mit dem Königreiche Italien bestehenden Vertragstarifes erfolgen soll.*) Bei der Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn nach Italien müssen demnach alle jene Waaren österreichisch-ungarischer Provenienz von Ursprungs-Certificaten begleitet sein, die nach den Zollsätzen des durch den Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 7. December 1887 gewährleisteten Vertragszolles behandelt werden sollen. Diese Artikel sind folgende:

Aus der Kategorie Spirituosen, Getränke, Oele: Mineralwässer, natürliche oder künstliche, und gashaltige Wässer; Bier; Spiritus reiner; Olivenöl reines; Pistaziennussöl;

Aus der Kategorie Colonialwaaren, Droguen etc.: Cichorien und jedes andere Kaffeesurrogat, getrocknet oder auch gemahlen; Kindermehl, nicht über 40 pCt. Zucker enthaltend; Chocolade; Safran;

Aus der Kategorie Chemische Producte etc.: Alcaloide (Chinasalze etc.); Zünd- und Sprengkapseln.

Aus der Kategorie Farben, Farb- und Gerbstoffe: Wurzeln, Rinden, Blätter, Blüthen, Flechten, Kräuter, Früchte für die Färberei und Gerberei, gemahlen oder nicht; Bleistifte in weisser Fassung, gefirnisst oder nicht.

Aus der Kategorie Hanf, Flachs, Jute etc.: Garne aus Hanf und Flachs, einfache rohe; Garne aus Hanf, Flachs und Jute, einfache; dgl. gezwirnte; Nähgarne, Gewebe aus Flachs und Hanf, Posamentirwaaren aus Flachs und Hanf, Wirkwaaren, Bänder, Knöpfe etc. und genähte Gegenstände.

Aus der Kategorie Baumwolle: Garn rohes, Gewebe rohe, Gewebe bedruckte und gestickte, Tüll mit Kettenstichstickerei, Musseline, Säcke, Bett- und Tischwäsche, Hand- und Taschentücher, Vorhänge, einfach gesäumt, und andere genähte Gegenstände.

Aus der Kategorie Wolle, Haare etc.: Filze, Herren- und Kinderkleider aus Wolle und Damenmäntel.

Aus der Kategorie Holz und Stroh: Holz gemeines, roh, gesägt etc., in dünnen Brettern, Holzreifen, Fussbodenbrettchen, gebogene Möbel, andere Holzmöbel, Geräthe und andere Arbeiten aus gemeinem Holz, Kurzwaaren gemeine und Spielzeug.

Aus der Kategorie Papier etc.: Halbzeug aus Holz, Stroh etc., Papier aller Art weiss oder in der Masse gefärbt, Packpapier, Kupferstiche, Lithographien, Etiquetten, Pappendeckel gemeiner.

Aus der Kategorie Felle und Häute: Schuhwaaren aus Leder oder Stoffen (ausgeschlossen Seide und Sammt), Transmissionsriemen.

Aus der Kategorie der Metalle etc.; Lampen und Lampentheile aus Eisenguss, verzinnt, emaillirt etc.; geschmiedete Nägel aus Eisen oder Stahl, Sensen und Sicheln, Zink und Zinkwaaren, dynamo-elektrische Maschinen, Destillirapparate, Instrumente physikalische, optische etc., Eisenbahnwagen I. Classe, gewalztes Gold und Silber, Bijouteriewaaren von Gold, Orgeln und Spielwerke, Uhrfournituren.

Aus der Kategorie Thon, Glas etc.: Porzellan, Glas- und Krystallwaaren, Flaschen gemeine, Glasperlen, Kronleuchterkrystalle u. dgl.

Aus der Kategorie Cerealien und vegetabilische Producte: Pomeranzen und Limonien, frisches Obst und Trauben, trockene Feigen und Trauben, getrocknete Plaumen.

Aus der Kategorie Thiere und thierische Producte: Pferde, Schweine, Sardinen in allen Zubereitungen, Milchextract, Käse, Perlmutterknöpfe.

Aus der Kategorie Verschiedenes: Lampenbrenner, Glaskurzwaaren, feine Kurzwaaren, Musikinstrumente (blos Saiten- und Blas-), Posamente, Gewebe etc. aus Kautschuk, Männerhüte aus Filz.

Sämmtliche andere Artikel bedürfen keines Ursprungs-Certificates.

*) Vergl. Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 26, Seite 445.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
791	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Chemikalien der Classe A und Säuren, Schwefel, Kupfervitriol, ferner feste Chemikalien, als: Soda und Chlorkalk	Aussig A.T.E.	Bilin A.T.E. transit für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Wenn einzeln oder zusammen das tarifmässig festgesetzte Quantum a) von 5000 kg b) von 10000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einem Wagen verladen wird	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localgüter-Tarif vom 1. März 1889 sammt Nachträgen	Classe II	a) Classe A b) Classe B	Verschieden	Im Kartirungswege		
792	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser		Budapest {St.E.G. Josefstadt, Donau-Ufer-Frachten-Bahnhof, Communal-Lagerhäuser, Leopoldstadt, Kelenföld, Südbahnhof} loco und transit	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Routenvorschreibung ist unzulässig	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis zur Schliessung der Donau-Schiffahrt im Jahre 1890	Tarif für den Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II — Heft 1, vom 1. Jänner 1890, bezw. Local-Gütertarife der betheiligten Verwaltungen	kr. ö. W.	kr. ö. W.	kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	Die im Vrdgs.-Bl. vom 9. Jänner 1890, Nr. 3, sub Post 185 und 186, publicirten Refactien finden auf diese Transporte keine Anwendung; dagegen werden Seitens der östlich von Wien gelegenen Verwaltungen bis auf Weiteres noch folgende Superrefactien zugestanden und liquidirt, und zwar: für Transporte von Eger 5·0 kr., von Marienbad 9·8 kr., von Franzensbad 5·4 kr., von Bilin 11·0 und von Brüx 11·7 kr. pro 100 kg
				Eger					208·8	186·2	22·6			
				Marienbad					204·0	186·2	17·8			
				Franzensbad					215·8	194·2	21·6			
				Carlsbad					231·5	196·1	35·4			
				Hauenstein-Warta					229·0	196·1	32·9			
				Welchau-Wickwitz					230·8	196·1	34·7			
				Bilin					212·8	196·2	16·6			
				Brüx					212·1	196·2	15·9			
793	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Mährisch-schlesischen Centralbahn	Gewöhnliche Eilgüter	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1889, sub Post 3238, für gewöhnliche Eilgüter publicirten Kartirungs-Frachtsätze werden mit der Giltigkeit vom 3. Tage nach der gegenwärtigen Publication auch auf gewöhnliche Eilgüter von über 20 kg bis inclusive 50 kg pro Collo unter den sonst giltigen Stipulationen der citirten Publication ausgedehnt. Für die Rückvergütungs-Frachtsätze derselben Publication bleibt die bestehende Beschränkung, wornach das Gewicht der einzelnen Collis 20 kg nicht überschreiten darf, aufrecht.										
794	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Bahnen	Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme lebender Thiere, Porzellan, Fayence und Thonwaaren, feuergefährlicher und explodirbarer Waaren		Budapest St.E.G. -Donauufer-Fachtenbahnhof, " -Leopoldstadt, " -Kelenföld, " -Südbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg) bis Ende November 1890.** Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis Ende December 1890	Tarifheft V für den Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband	Verschieden	kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen spätestens bis Ende März 1891	
				Prossnitz						214·3				
				Sternberg						216·8				
				Olmütz						209·3				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
795	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Barcs loco	Wien (Matzleinsdorf) loco und transit	Bei Anlieferung von mindestens 150 Waggons innerhalb der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen dürfen nicht über Linien der ehemaligen Kaiserin Elisabeth-Bahn weiterbefördert werden	Bis Ende December 1890	Temporärer Anhang zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1890	79, bezw. 70 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Steuer	63 kr. inclus. Mgb. und ungar. Steuer	16, bezw. 7 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Verlage gebracht werden müssen	
796	Südbahn-Gesellschaft		Schilf und Schilfrohr	Barcs Balaton—Szt. György Boglár Siófok	Graz und Kufstein (nach Kufstein nur für nach bayerischen Stationen bestimmte Sendungen	Bei Frachtzahlung pro verwendeten vierrädrigen Wagen, unter Beobachtung der für Güter der Serie XIV bestehenden tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Der Serie II bei Aufgabe beliebiger Quantitäten	Der Tarifserie XIV	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Graz	Leoben und Wien (Matzleinsdorf)									
797	Südbahn-Gesellschaft		a) Schleifholz, bis zu 2·5 m Länge; b) Stock- (Wurzel-) Holz; c) Reiserholz und Faschinen; d) Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, bis zu 6 m Länge	Die laut des Localtarifes der Südbahn für Brennholz in Wagenladungen giltige Serie XVI, bezw. nach Stuhlweissenburg und Ofen Serie XIV, resp. der ab dem 1. Jänner 1883 giltige Specialtarif für Brennholz etc. im Verkehre von Stationen der Südbahn nach Wien (Matzleinsdorf) und Hetzendorf finden unter den gleichen Modalitäten auch für nebige Holzgattungen bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890 Anwendung, insoferne diese Declassification nicht früher im Tarifwege erfolgt										
798	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Brzuchowice	Lemberg	Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Ausnützung der vollen Tragfähigkeit, bezw. Frachtzahlung für die Tragkraftsziffer des zur Verladung verwendeten Wagens	Vom 24. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 4·95	kr. 4·5	kr. 0 45	Im Kartirungswege		
				Zawadow					7·23	6·5	0·73			
				Zaszkow					8·40	7·6	0·80			
				Zarudce					9·20	8·3	0·90			
				Kulikow					10·40	9·4	1·00			
				Macoszyn					11·55	9·8	1·75			
				Zolkiew					12·60	10·7	1·90			
				Glinsko					13·65	11·6	2·05			
				Dobrosin					15·30	12·2	3·10			
				Kamionka					18·15	14·5	3·65			
				Rawa ruska					18·98	15·2	3·78			
				Hrebenne					20·25	16·2	4·05			
				Lubycza					21·25	17·0	4·25			
				Belzec					23·—	18·4	4·60			
				Brzuchowice	Lemberg-Kleparow				3·33	3·0	0·33			
				Zawadow					5 85	5·3	0·55			
				Zaszkow					7·23	6·5	0·73			
				Zarudec					8·08	7·3	0·78			
				Kulikow					9·20	8·3	0 90			
				Macoszyn					10·85	9·2	1·65			
				Zolkiew					11·20	9·5	1·70			
				Glinsko					11·30	11·3	2·—			
				Dobrosin					14·95	12·0	2·95			
				Kamionka					17·40	13·9	3·50			
				Rawa ruska					18·15	14·5	3·65			
				Hrebenne					20·25	16·2	4·05			
				Lubycza					20·25	16·2	4·05			
				Belzec					22·25	17·8	4·45			
799	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Raffinadezucker der Classe II	Ergänzung der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 24 vom 27. Februar 1890, Post 654. — „Besondere Bemerkungen.“ a) Insoweit sich für Sendungen von Raffinadezucker in Mengen **unter 5000 kg** pro Frachtbrief die officiellen Frachtkosten nach Tarifheft 1 des Galizisch-Oesterr.-Böhmischen Gemeinschaftsverkehres **höher** stellen, als die Frachtkosten nach den publicirten Kartirungs-, eventuell Refactiesätzen für mindestens 5000 kg, werden diese Frachtkosten im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege auch für Zuckersendungen **unter** 5000 kg pro Frachtbrief zur Anwendung gelangen. b) Insoweit sich ferner für Zuckertransporte in Mengen **von 5000 kg und darüber** pro Frachtbrief die publicirten Kartirungssätze **höher** stellen, als die Frachtsätze der betreffenden Relationen des vom 15. Jänner 1890 an giltigen Ausnahmetarifes für Zucker aller Art im Galizisch-Oesterr.-Böhm. Gemeinschafts-Verkehre für 10000 kg pro Frachtbrief, gelangen die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes auch für Sendungen von 5000 kg und darüber im Kartirungswege zur Anwendung.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Mark	Mark	Mark			
800	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Mehl und Mahlproducte b) Kleie	Wien, Stadlau St.E.G. Wien und Floridsdorf-Donaufeld K.F.N.B. Wien, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling K.F.J.B. Wien-Lagerhaus Wien K.E.B. Wien, Jedlesee, Korneuburg Oe.N.W.B.	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Oesterreich-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 1. März 1888 Tarif Oesterreich-Aussig-Landungsplatz Heft B vom 15. April 1888 Tarife Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag vom 1. September 1888	1·60	a) und b) 1·53*)	0·07	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube-Schönpriesen-Umschlag und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg
				Wien-Quaibahnhof					1·61	1·54*)	0·07			
				Wien, Stadlau St.E.G. Wien und Floridsdorf-Donaufeld K.F.N.B. Wien, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling K.F.J.B. Wien-Lagerhaus Wien K.E.B. Wien, Jedlesee, Korneuburg Oe.N.W.B.	Schönpriesen-Umschlag				1·55	a) und b) 1·48*)	0·07			
				Wien-Quaibahnhof					1·56	1·49*)	0·07			
				Wien, Stadlau St.E.G. Wien und Floridsdorf-Donaufeld K.F.N.B. Wien, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling K.F.J.B. Wien-Lagerhaus Wien K.E.B. Wien, Jedlesee, Korneuburg Oe.N.W.B.	Dresden-Elbkai				a) 1·96 b) 1·89	a) 1·89 b) 1·82	a) 0·07 b) 0·07			
				Wien-Quaibahnbahnhof					a) 1·97 b) 1·90	a) 1·90 b) 1·83	a) 0·07 b) 0·07			
801	Oesterr. Nordwestbahn		Kalk und Cement	Prag Oe.N.W.B.	Hlinsko	Aufrechthaltung der für die fraglichen Artikel bei Aufgabe in vollen Wagenladungen giltigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch ihre Leute, bezw. auf ihre Kosten in der festgesetzten Frist zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	40·5 kr.	30·0 kr.	10·5 kr.	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche an die Firma Samuel Taussig & Söhne in Hlinsko adressirt und für den Bau der neuen Fabrik bestimmt sind. Sendungen anderer Parteien sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen
			Mauer- und Dachziegel	Chrudim					12·3 kr.	6·2 kr.	6·1 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Mark	Mark	Mark			
802	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Thierhaare, insoweit selbe bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen gemäss des Theiles I für die Niederländisch-, resp. Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verkehre nach Specialtarif A 2 tarifiren	Wien K.F.N.B., St.E.G., K.F.J.B. und Oe.N.W.B.	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Oesterreich-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 1. März 1888, Tarif Oesterreich-Aussig-Landungsplatz, Heft B, vom 15. April 1888, Tarife Oesterreich—Schönpriesen-Umschlag vom 1. September 1888	2·31	1·89*)	0·42	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube-Schönpriesen-Umschlag, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz
					Schönpriesen-Umschlag				2·30	1·84*)	0·46			
					Dresden-Elbkai				2·71	2·29	0·42			

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums unter welcher die Tarifermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 24 vom 27. Februar 1890	654	Galizischen Carl Ludwig-Bahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Raffinadezucker der Classe II in Mengen von 5000 kg und darüber pro Frachtbrief	Angern	Stanislau Ottynia Kolemea Zabłotów Sniatyn Zuczka Czernowitz Hliboka Czerepkoutz Hadikfalva Suczawa	

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Kundmachung

betreffend die

allgemeine Ausschreibung der Lieferung von 780.000 Stück Salzsäcken aus Jutestoff.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beabsichtigt für die Zeit vom 1. Juli 1890 bis Ende Juni 1891 die Lieferung von 780.000 Stück Salzsäcken aus Jutestoff im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz sicherzustellen, und erlässt zur Einbringung schriftlicher Offerte hiemit die öffentliche Aufforderung.

Von dem Gesammtlieferungsquantum sind ab 1. Juli 1890 monatlich 65.000 Stück abzuliefern.

Die bezüglichen allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können im Secretariate der General-Direction, Wien (Fünfhaus, Schönbrunnerstrasse Nr. 6, Mezzanin), unentgeltlich behoben werden.

In dem Offerte ist der Preis in österr. Währung Noten per Stück in Schrift und Ziffern franco aller Fracht und Spesen, loco Materialmagazin Wien, Westbahnhof, gestellt, anzugeben.

Vor Ueberreichung des Offertes ist im Sinne des § 4 der allgemeinen Bedingnisse ein Vadium im Betrage von 4500 fl., sage viertausendfünfhundert Gulden österr. Währung, bei der Hauptcasse der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu erlegen.

Die Offerte nebst den allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnissen sind vom Offerenten unter Anführung der Adresse eigenhändig zu unterschreiben, das Offert selbst ist mit einer Stempelmarke zu 50 kr. per Bogen zu versehen.

Das Offert selbst, sowie die Lieferungsbedingnisse sind versiegelt nebst den Mustersäcken beim Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, Fünfhaus, Schönbrunnerstrasse Nr. 6, Parterre, bis längstens 30. April 1890, 12 Uhr Mittags, mit der Aufschrift „Offert zur Lieferung von Salzsäcken“, einzureichen.

Offerte, welche den vorbenannten Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im März 1890.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 33. Wien, 20. März 1890. III. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Circular-Verordnung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums vom 17. Februar 1890, Abthlg. 5, Nr. 385/E.B.*), womit das Uebereinkommen der österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Gewährung der den Militärpersonen des Ruhestandes für Fahrten in Uniform zustehenden Fahrbegünstigung auch für deren Reisen in Civilkleidern, verlautbart wird.

Ueber hierseitige Anregung und mit Zustimmung des k. k. Handelsministeriums und des kgl. ungarischen Handelsministeriums sind die österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen übereingekommen, den Generalen, Stabs- und Oberofficieren des Ruhestandes, sowie den nach dem I. Anhange zum Gebührentarife für Militärtransporte I, Ziffer 1, gleichgehaltenen, im Ruhestande befindlichen Militärpersonen, die bei Reisen in Uniform gebührende Fahrpreis-Begünstigung auch für deren Reisen in Civilkleidern, gegen jedesmalige Vorweisung einer besonderen, vom vorgesetzten Militär-Territorial-Commando ausgefertigten Legitimation zu gewähren.

Das im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium für Landesvertheidigung und dem kgl. ungarischen Landesvertheidigungs-Ministerium diesbezüglich festgestellte Uebereinkommen wird weiter unten verlautbart.

Die Generale, Stabs- und Oberofficiere, dann die übrigen gleichgehaltenen Militärpersonen des Ruhestandes sind von dieser Fahrbegünstigung Seitens ihrer Evidenzbehörden mit dem Beifügen sofort zu verständigen, dass jeder Bewerber um die amtliche Legitimation einen Begehrzettel mit seiner Photographie in Civilkleidern (Visitkartenformat) sogleich an die zuständige Evidenzbehörde abzugeben und die Uebernahme der ausgefertigten Legitimation daselbst — nach Erhalt eines diesbezüglichen Avisos — auf eigene Kosten zu veranlassen hat. Der Kostenbetrag für die Legitimation für das Jahr 1890 ist nachhinein bei deren Uebernahme zu erlegen, künftig aber mit dem Begehrzettel und der Photographie des Bewerbers bis Ende October an die Evidenzbehörde einzusenden.

Von den Evidenzbehörden sind die Begehrzettel und Photographien, gut kenntlich und übereinstimmend numerirt, mit einer Namenliste — vom November 1890 angefangen sammt dem Kostenbetrage — dem vorgesetzten Militär-Territorial-Commando vorzulegen.

Hinsichtlich des Bezuges und der Ausfertigung der erwähnten amtlichen Legitimation wird Folgendes angeordnet:

1. Die Militär-Territorial-Commanden haben das Erforderniss an Legitimationen sammt Täschchen für das Jahr 1890 längstens Ende März und künftighin jährlich gegen Ende November der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien bekanntzugeben, welche die Legitimation sammt Täschchen in der angeforderten Anzahl um den Selbstkostenpreis abgibt.
2. Die Legitimation ist vom Militär-Territorial-Commandanten, bezw. dessen Stellvertreter oder zugetheilten General zu unterfertigen. Bei der Ausfertigung der Legitimation ist der im Uebereinkommen geforderten Form vollkommen zu genügen.

   Ursächlich der Versehung der Militärpersonen des Ruhestandes mit den mehrerwähnten amtlichen Legitimationen darf dem Militärärar eine Auslage nicht erwachsen.

*) Veröffentlicht im VII. Stücke des „Verordnungs-Blattes für das k. und k. Heer vom 10. März 1890 unter Nr. 35.

3. Zur Ausfertigung der Legitimationen für die Eingangs bezeichneten Personen der k. k. Landwehr sind die Landwehr-Territorial-Commanden und für jene der kgl. ungarischen Landwehr die kgl. ungarischen Landwehr-District-Commanden berufen.

Freiherr von Bauer m. p.
Feldzeugmeister.

Uebereinkommen

der unterzeichneten österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Gewährung der den Militärpersonen des Ruhestandes für Fahrten in Uniform zustehenden Fahrbegünstigung auch für deren Reisen in Civilkleidern.

Giltig ab 1. Jänner 1890.

§ 1. Die unterzeichneten österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen kommen hiemit überein, den Generalen, Stabs- und Oberofficieren des Ruhestandes, sowie den nach dem I. Anhange zum Gebührentarife für Militärtransporte I, Ziffer 1, gleichgehaltenen, im Ruhestande befindlichen Militärpersonen, die denselben bei Fahrten in Uniform gebührende Fahrpreis-Begünstigung unter nachfolgenden Modalitäten auch für deren in Civilkleidern zu unternehmende Reisen zur Verfügung zu stellen.

§ 2. Die Inanspruchnahme der fraglichen Fahrpreis-Begünstigung Seitens der vorerwähnten, in Civilkleidern reisenden Militärpersonen des Ruhestandes hat mittelst besonderer, von dem vorgesetzten Militär-Territorial-Commando, bezw. Landwehr-Territorial-Commando oder ungarischen Landwehr-District-Commando auszufertigender Legitimationen zu erfolgen, auf Grund deren diese Militärpersonen direct zur Lösung der ermässigten Civil-Fahrkarten bei den Personencassen der an dem Uebereinkommen betheiligten Bahnen berechtigt sind.

Diese Legitimationen werden nach dem anliegenden Formulare in deutscher und ungarischer Sprache ausgestellt, müssen mit der Photographie des Inhabers in Civilkleidern versehen sein, und werden zu diesem Zwecke in Täschchenform aufgelegt.

Dieselben besitzen nur innerhalb des Kalenderjahres, in welchem sie zur Ausstellung gelangen, Giltigkeit, und sind daher erforderlichenfalls alljährlich zu erneuern. Jede solche Legitimation muss an der hiefür vorgezeichneten Stelle mit dem Siegel des Commandos und die beigeheftete Photographie mit dem Trockenstempel des ausstellenden Commandos deutlich versehen sein. Die Legitimation hat ferner die eigenhändige Unterschrift des Commandanten oder dessen Stellvertreters oder endlich des zugetheilten Generals, bezw. Landwehr-Brigadiers und die eigenhändige Unterschrift des Inhabers zu tragen.

§ 3. Gegen Vorweisung der Legitimation ist der Inhaber berechtigt, bei allen fahrplanmässig verkehrenden Zügen (mit Ausnahme sogenannter Luxuszüge) nach seiner freien Wahl die I. oder II. Wagenclasse

a) auf denjenigen Bahnen, für welche der neue ungarische Zonentarif Geltung hat, sowie in bestimmten Relationen der Linien der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und im Anschlussverkehre der Szamosthal-Bahn unter Ausschluss jedes Freigepäckes, mit Civil-Fahrkarten der nächst niedrigeren Wagenclasse;

b) auf allen übrigen, in dem gegenwärtigen Uebereinkommen inbegriffenen Bahnen mit halben Civil-Fahrkarten derselben Wagenclasse, und zwar, abgesehen von den ungarischen Linien der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, für welche kein Freigepäck gewährt wird, unter Zugeständniss eines solchen Freigepäckes bis zu 25 kg zu benützen.

Der Inhaber der Legitimation ist verpflichtet, dieselbe dem mit der Billetcontrole beauftragten Bahnpersonale auf dessen Verlangen jederzeit vorzuweisen.

§ 4. Jeder Missbrauch einer Legitimation, insbesondere die Benützung derselben durch eine andere als die berechtigte Person hat, abgesehen von den übrigen etwaigen gesetzlichen Folgen, jedenfalls die sofortige Einziehung der Legitimation und die Behandlung des Betroffenen nach den einschlägigen Bestimmungen des Betriebs-Reglements, so als ob er ohne giltige Fahrkarte betroffen worden wäre, zur Folge, und erfolgt ausserdem die Anzeige an das betreffende Commando.

§ 5. Die Legitimationen werden durch diejenige Bahnverwaltung, welche die Geschäfte für diesen Verband besorgt, einheitlich aufgelegt und gegen Vergütung der Selbstkosten an die gemäss § 2 zur Ausstellung derselben berechtigten Commanden hinausgegeben.

Diejenigen dieser Commanden, welche Legitimationen thatsächlich in Anspruch nehmen, gehen die Verpflichtung ein, die ausgestellten Legitimationen mittelst besonderer Verzeichnisse und unter fortlaufender Numerirung in genauer Evidenz zu halten, alle aus was immer für einem Grunde ungiltig gewordenen Legitimationen sofort einzuziehen und unmittelbar nach Schluss eines jeden Jahres einen Ausweis über sämmtliche von ihnen im Laufe des vergangenen Jahres ausgestellte Legitimationen an die geschäftsführende Verwaltung des Verbandes vorzulegen.

In Verlust gerathene oder solche Legitimationen, welche aus irgend einem Grunde nicht eingezogen werden konnten, sind Seitens des betreffenden Commandos behufs Veranlassung der Ungiltigkeitserklärung der geschäftsführenden Verwaltung des Verbandes sofort mitzutheilen.

§ 6. Ueber Ersuchen der übereinkommenden Bahnverwaltungen übernimmt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen die Geschäftführung, welche nach dem Vorstehenden wesentlich in der Auflage und Hinausgabe der Legitimationen an die einzelnen zur Ausstellung derselben berufenen Commanden und in der Ueberwachung der Bestimmungen dieses Uebereinkommens in Absicht auf die Ausfolgung der Legitimationen an die Bezugsberechtigten und in Ansehung der genauen Evidenthaltung der ausgestellten Legitimationen besteht.

Wien, am 10. October 1889.

Formulare für die Legitimation.

1. Seite.

Auszug	Kivonat
aus dem Uebereinkommen der österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen vom 10. October 1889.	az osztrák és magyar vasutaknak 1889, évi október hó 10-én kelt egyezményéből.
§ 3 (Abs. 2.)	3. § (2. sz.)
Der Inhaber der Legitimation ist verpflichtet, dieselbe dem mit der Billet-Controle beauftragten Bahnpersonale auf dessen Verlangen jederzeit vorzuweisen.	Az igazolvány birtokosa köteles az igazolványt a menetjegy-ellenőrzéssel megbizott vasuti személyzetnek kivánatra mindenkor felmutatni.
§ 4.	4. §.
Jeder Missbrauch einer Legitimation, insbesondere die Benützung derselben durch eine andere als die berechtigte Person hat, abgesehen von den übrigen etwaigen gesetzlichen Folgen, jedenfalls die sofortige Einziehung der Legitimation und die Behandlung des Betroffenen nach den einschlägigen Bestimmungen des Betriebs-Reglements, so als ob er ohne giligte Fahrkarte betroffen worden wäre, zur Folge und erfolgt ausserdem die Anzeige an das betreffende Commando.	Az igazolványnyal elkövetett minden visszaélés, különösen pedig annak más mint a jogosult személy által való használata — egyéb törvényes következményektől eltekintve — minden esetben az igazolványnak azonnali bevonását és az üzletszabályzat idevagé rendelkezéseinek az illetővel szemben való alkalmazását vonja maga után akként, mintha az illető érvényes menetjegy nélkül találtatott volna, és ezenkivül az illető parancsnoksághoz a feljelentés is megtételik.

2. und 3. Seite.

.... Commando in .... paranesnokság ....

№ .... szám.

Amtliche Legitimation ✳ **Hivatalos igazolvány**

{womit / Herr} — melylyel .... úr nyugalmazott

{Charge / bezw. Charakter} — {rendfokozat / illetve jelleg} ....

des Ruhestandes berechtigt wird, im Laufe des Jahres 1890 auf den nachstehend verzeichneten Eisenbahnen auch bei Reisen in Civilkleidern die ihm für Fahrten in Uniform gebührende Fahrpreis-Begünstigung in Anspruch zu nehmen und sonach bei allen fahrplanmässigen Zügen (mit Ausnahme der sogenannten Luxuszüge) für seine eigene Person, und zwar nach freier Wahl für die I. oder II. Wagenclasse ermässigte Fahrkarten nach dem nachfolgend ersichtlichen Ausmaasse zu lösen.	feljogosittatik az 1890, év folyamán a következő oldalakon megjelölt vasutakon polgári ruhában való utazásainál is az egyenruhában őt megillető utazási kedvezmények igénybe vételére s ehhezképest minden menetrend szerinti vonathoz (az u. n. fényüzési vonatok kivételével) a saját személye részére és pedig szabad választása szerint az I. vagy II. kocsiosztályra a következőkben megjelölt mérvü mérsékelt menetjegyeknek váltására.
.... am .... 1890.	1890-ik évi .... hó .... n.

Eigenhändig Unterschrift des Inhabers:	A birtokos sajádkezű aláirása:	Siegel des Commandos:	A parancsnokság pecsétje:	Unterschrift des ausstellenden Commandanten oder dessen Stellvertreters oder endlich des zugetheilten Generals bezw. Landwehr-Brigadiers:	A kiállító parancsnok, vagy helyettese. avagy a beosztott tábornok, illetve honvéd-égi dandár-parancsnok aláirása:

4. und 5. Seite.

Verzeichniss

A) Jener Bahnverwaltungen, auf deren Linien die Fahrt gegen Lösung halber Civil-Karten gewährt wird:

1. K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
2. Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.
3. Arad-Körösthalbahn.
4. Arad-Temesvárer Eisenbahn.
5. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
6. K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.
7. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
8. K. k. priv. Böhmische Westbahn.
9. K. und k. Bosna-Bahn.
10. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
11. K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
12. K. k. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn.
13. K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.
14. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
15. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) einschliesslich Gölnitzthalbahn.
16. Mährisch-schlesische Centralbahn.
17. K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.
18. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn
19. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
20. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien).
21. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) (bezüglich des eigentlichen Localverkehres).
22. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.
23. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
24. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
25. Szamosthalbahn (bezüglich des Localverkehres).
26. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.
27. Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen: Mostar-Metković-Rama (Ostrozač).
28. K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.
29. Kremsthalbahn-Gesellschaft.
30. Mühlkreisbahn-Gesellschaft.
31. K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn.

Jegyzék

B) Azon vasutigazgatóságok, a melyek vonalain fél polgári jegyek engedélyeztetnek:

1. Cs. k. osztrá államvasutak.
2. Aradi és csanádi egyesült vasutak.
3. Arad-körösvölgyi vasut.
4. Arad-temesvári vasut.
5. Cs. k. szab. aussig-teplitzi vasut-társaság.
6. Cs. k. szab. csehországi commercial-vasutak.
7. Cs. k. szab. csehorszásgi éjszaki vasut-társaság.
8. Cs. k. szab. csehországi nyugoti vasut.
9. Cs. és k. Bosna-vasut.
10. Cs. k. szab. buschtěhradi vasut.
11. K. szab. pécs-barcsi vasut.
12. Cs. k. szab. gácsországi Károly Lajos-vasut.
13. Cs. k. szab. Graz-köflachi vasut.
14. Cs. k. szab. Ferdinánd császár éjszaki vasut.
15. Cs. k. szab. kassa-oderbergi vasut (osztrák vonalai), beleértve a gölnitzvölgyi vasutat is.
16. Morva-sziléziai központi vasut.
17. Cs. és k. katonai vasut Banjaluka-Doberlin.
18. Mohács-pécsi vasut.
19. Cs. k. szab. osztrák éjszak-nyugoti vasut.
20. Szab. osztr.-magy. államvasut-társaság (osztr. vonalai).
21. Szab. osztr.-magy. államvasut-társaság (magyar vonalai) (a tulajdonképeni helyi forgalmat illetőleg).
22. Győr-sopron-ebenfurthi vasut.
23. Cs. k. szab. déli vaspálya-társaság.
24. Cs. k. szab. dél-éjszak-német összekötő-vasut.
25. Szamosvölgyi vasut (a helyi forgalmat illetőleg).
26. Cs. k. szab. vasut-társaság Bécs-Aspang.
27. Boszna-herczegovinai államvasutak: Mostar-Metković-Rama (Ostrozač)
28. Cs. k. szab. bozen-meráni vasut.
29. Kremsvölgyi vasut-társaság.
30. Mühlkreisi vasut-társaság.
31. Cs. k. szab. Neutitschein-helyi érdekű vasut.

6. und 7. Seite.

32. K. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn.,
33. Steyrthalbahn-Gesellschaft.
34. Vicinalbahnen, welche im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen oder der Ungarischen Nordostbahn stehen.

Auf den unter 1—20 und 22—34 verzeichneten Bahnen wird ein Freigepäck bis zu 25 kg zugestanden, auf der unter 21 verzeichneten Bahn ist Freigepäck ausgeschlossen.

B) Jener Bahnverwaltungen, auf deren Linien unter Ausschluss jedes Freigepäckes die Fahrt gegen Lösung von Fahrkarten der nächst niedrigen Wagenclasse gewährt wird:

1. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.
2. Ungarische Nordostbahn, einschliesslich der in Staatsbetrieb übernommenen Linie Legenye-Mihály—Mező-Laborcz.
3. Kaschau-Oderberger Bahn (ungarische Linien).
4. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bezüglich der Relationen Budapest—Wien, Szeged—Wien, Temesvár-Józsefváros und -Gyárváros—Wien, Budapest—Szeged, Budapest—Temesvár-Józsefváros und -Gyárváros, endlich Budapest-Zsolna.
5. Szamosthalbahn (bezüglich des Anschlussverkehres).
6. Zagorianer Bahn.

---

32. Cs. k. szab. Stauding-Stramberg helyi érdekű vasut.
33. Steyrvölgyi vasut-társaság.
34. Vicinálvasutak, melyek a magyar kir. államvasutak vagy a magyar éjszakkeleti vasut üzletvezetése alatt állanak.

Az 1—20 és 22—34 alatt felsorolt vasutakon 25 kg podgyász-szabadsuly engedélyeztetik: a 21 alatt felemlitett vasuton a podgyászszabadsuly ki van zárva.

B) Azon vasutigazgatóságok, a melyek vonalain minden podgyászszabadsuly kizárásával az utazás a legközelebbi alacsonyabb kocsiosztályra váltott menetjegyekkel engedélyeztetik:

1. Magyar kir. államvasutak.
2. M.-éjszakkeleti vasut, ideértve a munkács-beszkidi és legenyemihály—mező-laborczi, állami kezelésbe vett vonalakat.
3. Kassa-oderbergi vasut (magyar vonala).
4. Szab. osztrák-magyar államvasut-társaság a Budapest-Bécs, Szeged—Bécs, Temesvár-Józsefváros és -Gyárváros—Bécs Budapest—Szeged, Budapest—Temesvár-Józsefváros és -Gyárváros, végre a Budapest—Zsolna viszonylatokat illetőleg.
5. Szamosvölgyi vasut (csak a csatlakozási forgalmat illetőleg).
6. Zagoriai vasut.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 18. Februar 1890 *), betreffend die Ermächtigung des k. k. Hauptzollamtes II. Classe in Trautenau zur Eingangsverzollung von Maschinen der Zolltarifsnummern 284 a und b, dann 284 (bis).

Das k. k. Hauptzollamt II. Classe in Trautenau wird einvernehmlich mit dem k. k. Handelsministerium zur Eingangsverzollung von Maschinen der Nummer 284 a und b, dann 284 (bis) des allgemeinen Zolltarifes gegen genaue Beobachtung der Verordnung vom 21. Mai 1887, R.-G.-Bl. Nr. 58, betreffend die Zollbehandlung von Maschinen und Apparaten, ermächtigt.

Dunajewski m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 20. Februar 1890 **), betreffend die Erweiterung der Verzollungsbefugnisse der Zollamtsexpositur mit Hafendienst in St. Giorgio auf der Insel Lesina in Dalmatien.

Die Zollamtsexpositur mit Hafendienst in St. Giorgio auf der Insel Lesina in Dalmatien wird mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Classe ausgestattet und überdies zur Abfertigung von Maulthieren, Mauleseln und Eseln (Tarifnummer 49), von Kaffee (Tarifnummer 2) bis 80 Kilogramm, Rohzucker von und über Standardnummer 19 (Tarifnummer 17 b) bis 50 Kilogramm, dann Mineralöl der Tarifnummer 121 c bis zu 1000 Kilogramm ermächtigt.

Dunajewski m. p.

Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Schleppbahn, abzweigend von der Station Strassnitz der Linie Wessely—Sudoměřitz-Petrau zu den nächst dieser Station gelegenen Rübenfeldern der Zuckerfabrik Rudolf Auspitz & Comp.

Das k. k. Handelsministerium hat der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Schleppbahn, abzweigend von dem Ausweichgeleise der Station Strassnitz im km 7·794 der Linie Wessely—Sudoměřitz-Petrau zu den nächst dieser Station gelegenen Rübenfeldern der Firma Rohatetz-Bisenzer Zuckerfabrik Rudolf Auspitz & Comp. ertheilt.

Wien, am 13. Februar 1890. Z. 5968.

Genehmigung der geänderten Statuten der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die abgeänderten Statuten der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn, welche an die Stelle der unterm 10. Februar 1873, Z. 722, bezw. unterm 7. September 1878, Z. 11.484, und 29. Jänner 1881, Z. 780, bestätigten Statuten treten, genehmigt.

Wien, am 4. März 1890, Z. 2102. H.-M.-Z. 9939.

*) Enthalten in dem am 12. März 1890 ausgegebenen X. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 32.
**) Enthalten in dem am 12. März 1890 ausgegebenen X. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 33.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 374. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. März interpellirten die Abgeordneten Ursin und Genossen Se. Excellenz den Handelsminister, ob er nicht mit der königlich ungarischen Regierung und den in Betracht kommenden Transport-Gesellschaften wegen Beseitigung der Refactien und insbesondere der geheimen Transportbegünstigungen unterhandeln und dahin wirken wolle, dass eine allgemeine Ermässigung der Frachtsätze zur Thatsache werde.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn von Salzburg ins Bührmoos. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Civil-Ingenieur Alexander Werner in Salzburg hat bei dem k. k. Handelsministerium neuerlich um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine theilweise als Dampfstrassenbahn auszuführende Localbahn von Salzburg über Bergheim, Muntigl, Anthering, Acharting und Weitwörth nach Oberndorf und dessen Umgebung bis ins Bührmoos angesucht.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wessely—Sudoměřitz-Petrau: Schleppbahnverbindung von der Station Strassnitz zu den Rübenfeldern der Firma „Rohatetz-Bisenzer Zuckerfabrik von Rudolf Auspitz & Comp."; Bauconsens.) Auf Grund der am 13. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde für eine von dem Ausweichgeleise der Station Strassnitz abzweigende, zu den Rübenfeldern der Firma „Rohatetz-Bisenzer Zuckerfabrik Rudolf Auspitz & Comp." führende normalspurige, 0·4 km lange Schleppbahn der Bauconsens ertheilt. (Vergleiche den officiellen Theil des heutigen Blattes rücksichtlich der Concessionsertheilung.) [13. Februar, Z. 5968.]

— (Localbahn Bisenz-Gaya: Uebertragung des Wartepavillons und des Magazinsschuppens von der ehemaligen Station Gaya in die neue Station Gaya.) Der in der ehemaligen Station Gaya bestandene hölzerne Pavillon, sowie der Magazinschuppen daselbst wurden in die neue Station Gaya übertragen und diese letztere als Getreidemagazin der Firma S. & J. Reif in Wien miethweise überlassen. [21. Februar, Z. 4772.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung von Telephonverbindungen in der Station Floridsdorf.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird in der

Station Floridsdorf zwischen dem Aufnahmsgebäude und dem Depôt für Betriebsmaterialien einerseits, dann zwischen der letztgenannten Stelle und dem Werkstättendepôt andererseits Telephonverbindungen herstellen lassen. Die Ausführung dieser Telephonanlage erfolgt im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction, welche die Herstellung der hiefür erforderlichen Leitungen übernommen hat. Da diese Telephonverbindungen nur für Mittheilungen rein administrativer Natur benützt werden sollen, und die Abgabe aller den executiven Verkehrsdienst betreffenden Correspondenzen ausgeschlossen bleibt, so hat die k. k. General-Inspection von der Verfassung einer eigenen Instruction für die Benützung dieser Anlage abgesehen. [G.-I.-Z. 3184.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgende projectirte Eisenbahnlinien (Localbahnen) ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 26. Februar 1890, Z. 1002, dem Franz Freund und Béla Gerster für eine von der zukünftigen Station Szepsi der concessionirten Localbahn Kassa-Torna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19) abzweigende, über die Gemarkung der Stadt Jászó bis Alsó-Metzenzéf (Unter-Metzenseifen) führende, ferner eine in Fortsetzung der erstgenannten Linie von deren Endstation Torna aus abzweigende und diese über Szilás, Perkupa, Szendrö und die Gemarkung der Gemeinde Edelény in der Station Sajó-Szent-Péter mit der Linie Fülek-Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 26. Februar 1890, Z. 3986, dem Budapester Advocaten Dr. Alexander Tyroler für eine von der Endstation Zólyom-Brézó (Brezova) der Linie Zolyom (Altsohl)-Besztercze-Bánya (Neusohl) -Zolyom-Brézó abzweigende, über die Gemarkung von Olaszka (Valaszka) bis Bresznobanya (Bries), eventuell bis Bikas (Bujakovo) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 26. Februar 1890, Z. 5632, dem Budapester Advocaten Dr. Alexander Tyroler für eine von der Station Keresztes-Nyárád der Linie Budapest-Hatvan-Miskolcz-Kassa (Kaschau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Gelej und die Gemarkung der Gemeinde Mezö-Csát bis Tisza-Tarján, ferner eine von der Station Sajó-Szent-Péter der Linie Fülek-Miskolcz abzweigende, über Edelény, Szendrö-Lád, Szendrö-Perkupa, Szilás und die Gemarkung der Gemeinde Nadásd bis Torna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahnunternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ausbau der bereits concessionirten Linien im Bereiche der grossen Ringstrasse.) Dem von den betreffenden Staats- und Communalbehörden genehmigten Projecte zufolge ist die mit elektrischem Motor zu betreibende Linie im Bereiche der grossen Ringstrasse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6) vom Leopoldring (österr.-ungar. Staatsbahnhof) bis zur Kerepeserstrasse (Volkstheater) durchaus doppelgeleisig, und zwar nach demselben System wie die übrigen bereits betriebenen Linien (Patent Siemens & Halske), auszubauen. Die Länge dieses Bahnabschnittes beträgt ca. 2 km und wird mittelst Kabel von der Centranl-Stromanlage (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1888) mit Strom versehen, und sind speciell für dieselbe eine 100pferdekräftige Dampfmaschine und eine entsprechende Dynamomaschine nebst erforderlichen Reservemaschinen in Verwendung zu setzen. Die Linie wird im Laufe des Frühjahres bis zur Üllöerstrasse fortgesetzt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 117 ex 1889) und mit der Stationsgassen-Linie in directe Verbindung gebracht werden. Der Verkehr wird vorläufig von der Akademie (Rudolfquai) und vom Endpunkte der Linie im Stadtwäldchen mittelst Umsteigen am Theresienring bewerkstelligt werden; für später sind jedoch directe Wagen in Aussicht genommen. Die Wagen werden gleichfalls elektrisch mittelst Glühlampen beleuchtet werden und wird der Strom direct von der Stromleitung der Bahn, ohne Anwendung von Accumulatoren oder sonstigen besonderen Vorrichtungen, den Glühlampen zugeführt werden. Die Wagen werden in Intervallen von ca. 6 Minuten verkehren, und bei stärkerer Frequenz an den Motorwagen auch Beiwagen (Wagen ohne Dynamomaschine) angehängt werden. Vorläufig wird ein provisorischer Tarif in Wirksamkeit treten, und zwar: Vom österr.-ungar. Staatsbahnhofe bis zur Kerepeserstrasse oder vice-versa 6 kr., Kinderkarten 3 kr., Umsteigkarten von und auf die Podmaniczkygassen-Linie 8 kr. und für Kinder 5 kr.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Anordnung von Sicherheitsmassregeln, die Einfahrt der Züge in die Stationen betreffend.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat aus Anlass der Wahrnehmung, dass Züge häufig so rasch in die Stationen einfuhren, dass die Sicherheit des Verkehres dadurch gefährdet erschien und die Wechselvorrichtungen Schaden erlitten, eine Circularverordnung erlassen, in welcher die Vorstände der massgebenden Dienstzweige und die Aufsichtsorgane dafür verantwortlich gemacht werden, dass von Seite des Zugspersonals die für den Zugsverkehr und die Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit bestehenden Normen auf das Strengste eingehalten werden.

— (Herstellung eines Hof-Salonwagens für die Kronprinzessin-Witwe Stefanie.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat auf Anordnung des kgl. ungar. Handelsministers in der Budapester Staats-Maschinenfabrik einen speciell für Ihre kaiserliche Hoheit, die Frau Kronprinzessin-Witwe Stefanie bestimmten Hof-Salonwagen herstellen lassen, welcher mit besonderem Comfort und Luxus ausgestattet und gleich Aussichtswagen mit einer Veranda versehen ist.

Kgl. ungarisches Ackerbauministerium. (Veröffentlichung hydrographischer Tabellen.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister die Veröffentlichung von hydrographischen Tabellen angeordnet, in welchen die an 41 Stationen der ungarischen Flussgebiete angestellten Beobachtungen über die Stärke der Niederschläge in Millimetern, jener der Schneedecke in Centimetern und die Höhe der Temperatur in Celsiusgraden angegeben, sowie Anmerkungen über zu gewärtigende abnormale Wasserstände und Inundationen und andere sonst wichtige Wahrnehmungen enthalten sein werden. Der Leiter der hydrographischen Section des Ackerbauministeriums, Sectionsrath Josef Péch, wurde beauftragt, diese Tabellen jährlich von Ende October bis Ende April wöchentlich, dann aber nur im Falle abnormaler Niederschläge von Fall zu Fall erscheinen zu lassen.

Einbeziehung von Budapester Lagerhäusern in die Kategorie von Uebergabs-, beziehungsweise Uebernahmsorten. (Beschluss des Budapester Börserathes.) Der Budapester Börserath hat in seiner am 6. März abgehaltenen Sitzung den § 44 der Börseusancen dahin interpretirt, dass auch die Station Budapest-Ferenczváros (Franzstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und die dort befindlichen Lagerhäuser fernerhin bei Waarensendungen ab Budapest als Uebergabs-, bezw. Uebernahmsorte zu gelten haben, in welchem Sinne demnächst eine amtliche Publication erfolgen wird.

Ausland.

Preussen. (Wiedereröffnung der Wasserumschlagsstellen Pöpelwitz und Breslau Oderhafen.) Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen zu Breslau wurde am 17. März wieder eröffnet.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) Die erste Kammer des Sächsischen Landtages bewilligte in ihrer Sitzung vom 13. März bei Berathung des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats füs 1890/91 in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der zweiten Kammer Titel 2, Erweiterung der Rangiranlagen und Versetzung der Wasserstation und des Heizhauses auf Bahnhof Riesa statt mit 535.700 Mk. mit 740.000 unter gleichzeitiger Ertheilung des Expropriationsbefugnisses für den Fall, als der Ankauf von Areal zu den beabsichtigten Anlagen aus freier Hand nicht gelingen sollte, Titel 5, Erweiterung der Rangir- und Ladeanlagen in Gössnitz, erste Rate für Arealwerth und Planirherstellung, mit 146.000 Mk., Titel 8, Vergrösserung des Bahnhofes Schmölln mit 132.000 Mk., Titel 20, Herstellung einer Güterzugs-Geleiseverbindung nach der Linie Werdau-Weida, sowie eines Auszieh- und Holzladegeleises auf Bahnhof Werdau mit 67.000 Mk., Titel 21, Beschaffung neuer Ladeplätze und Vermehrung der Gütergeleise auf Bahnhof Limbach mit 48.000 Mk., Titel 25, Erbauung eines Bureau- und Wohngebäudes für das Abtheilungs-Ingenieurbureau II in Altenburg mit 57.000 Mk. und Titel 26, Erbauung eines Bureau- und

Wohngebäudes auf Bahnhof Glauchau für das Abtheilungs-Ingenieurbureau mit 48.000 Mk., ferner bewilligte die zweite Kammer in ihrer Sitzung vom 13. März bei Berathung des königl. Decretes Nr. 30 nach dem Antrage der Finanz-Deputation B für die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Waldheim über Geringswalde nach Rochlitz 2,849.000 M., für die Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn von Saupersdorf nach Wilzschhaus 2,661.000 Mk., für die Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn von Herrnhut nach Bernstadt 989.000 Mk., für die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Schönberg nach Hirschberg 1,900.000 Mk., und für den Umbau der Station Erlau 225.000 Mk.

Württemberg. (Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltungen.) Nach einem den Landständen zugegangenen Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung im Rechnungsjahr 1890/91 werden gefordert: 2,530.000 Mk. für eine normalspurige, nach der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu betreibende 23·38 km lange Eisenbahn von Honau nach Münsingen, als Fortsetzung der bereits genehmigten Bahnstrecke Reutlingen-Honau. Auf der Strecke Honau-Lichtenstein ist ein Aufstieg von 179 m zu überwinden, weshalb für diese 2·03 km lange Strecke Zahnradbetrieb vorgesehen ist, die weitere Strecke Lichtenstein-Münsingen wird Adhäsionsbahn. Die Gesammtkosten sind zu 2,740.000 Mk. veranschlagt, worunter 210.000 Mk. Grunderwerbungskosten, welche die betheiligten Gemeinden aufzubringen haben. Weiter werden gefordert 1,030.000 Mk. für eine Bahnlinie von der Eisenbahnstation Waldenburg nach Künzelsau von 12·45 km Länge, welche normalspurig angelegt, aber nach der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden soll. Die Verkehrsinteressenten haben zu den auf 1,170.000 Mk. veranschlagten Kosten 140.000 Mk. beizutragen. Weitere Forderungen sind: 250.000 Mk. erste Rate der zu $6^1/_2$ Mill. Mk. angenommenen Kosten der Herstellung eines zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Bietigheim-Jagstfeld (40 km), Erweiterungen der Zwischenstationen dieser Strecke und Ausführung eines Rangirbahnhofes in Heilbronn; 380.000 Mk. für Erweiterung und Verbesserung der Verladegeleise und Einrichtungen für den Stückgüterverkehr auf dem Bahnhof Stuttgart; 400.000 Mk. als erste Rate an den zu 750.000 Mk. veranschlagten Kosten der Vergrösserung der Central-Wagenwerkstätte Cannstatt; 5,850.000 Mk. für Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials (vorgesehen ist die Anschaffung von 50 Locomotiven und Tendern, 45 Personenwagen I. und II. Classe, 90 Personenwagen III. Classe, 30 Gepäckwagen, 400 Güterwagen und 5 Bahnpostwagen); 250.000 Mk. für Ausstattung der Personenzüge mit der Westinghouse-Bremse. Endlich sind exigirt 40.000 Mk. für Vorarbeiten zu einer directen Verbindungsbahn Untertürkheim-Zuffenhausen und Zuffenhausen-Hasenberg und für ein zweites Geleise auf der Bahnstrecke Böblingen-Hasenberg. Von diesen Forderungen sollen 2,870.000 Mk. den Ueberschüssen der Ressortverwaltung entnommen, der weitere Betrag durch Staatsanlehen gedeckt werden.

Weimar. (Bau einer Eisenbahn von Niederpöllnitz nach Münchenbernsdorf.) Dem Weimarischen Landtage ist eine Vorlage zugegangen, betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Niederpöllnitz (Station der Linie Gera-Saalfeld) nach Münchenbernsdorf, welche von der preussischen Regierung gebaut und in Betrieb genommen werden soll. Der Weimarische Staat hat den Grund und Boden zu beschaffen und überdies einen nicht rückzahlbaren Zuschuss von 10.000 Mk. für das Kilometer zu den Baukosten zu leisten, d. h. insgesammt 198.000 Mk., von dem wiederum die Gemeinde Münchenbernsdorf 30.000 Mk. übernimmt.

Italien. (Eisenbahn Rocchetta-Malfi-Potenza.) Das Comité für öffentliche Arbeiten (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) hat die von der bauführenden Mittelmeerbahn in Ansehung der letzten Strecke Rionero-Potenza der ofantinischen Linie, welche Apulien mit der Basilicata verbinden wird, gestellten Anträge genehmigt.

(Eisenbahn Noto-Licata.) Die von der sicilischen Eisenbahn für die Ausführung der 8 Strecken von Sampiero nach Terrannova der Linie Noto-Licata aufgestellten Projecte wurden vom Comité für öffentliche Arbeiten (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) genehmigt. Diese 8 Strecken sind: Sampieri-Scicli (9822 m), Scicli-Modica (11.409 m), Modica-Ragusa-Inferiore (8896 m), Ragusa-Inferiore-Osteria Lupis (12.133 m), Osteria Lupis-Villa Carruso (24.386 m), Villa Carruso-Corniso (4499 m), Corniso-Biscari (19.100 m), Biscari-Terrannova (18.850 m).

— (Eisenbahn Lecco-Colico.) Die Arbeiten auf dieser Linie schreiten rasch vorwärts. Die Società delle ferrovie Meridionali beabsichtigt, dieselbe in drei Jahren fertigzustellen, und erscheint angesichts des gegenwärtigen Standes der Arbeiten die Hoffnung begründet, dass nach Ablauf dieser Zeit das Valtellina-Thal mit dem übrigen Italien durch die Eisenbahn verbunden sein wird.

— (Chianti-Eisenbahn.) Im verflossenen Monate wurde die erste Strecke dieser Linie von Piazzale della Barriera San Nicolo (Florenz) bis zur Haltestelle Tavarmizze dem öffentlichen Verkehre übergeben.

— (Beaufsichtigung des Ausbaues des Ergänzungsnetzes.) Mit der Beaufsichtigung des Ausbaues des Ergänzungsnetzes wurden betraut für das Jahr 1890: der Comm. Giovanni Borgnini für die Linien in den Eisenbahnbezirken Mailand und Verona, und Comm. Schioppo für die Linien der Eisenbahnbezirke Ancona, Bologna und Florenz.

Russland. (Lagerhausbelehnung von Getreide durch die russischen Eisenbahnunternehmungen.) (Auszug aus dem Gesetze vom 14. Juni 1888.) Die Bestimmungen dieses Gesetzes sind im Wesentlichen folgende: Die Höhe des Vorschusses darf 60% des Schätzungswerthes der Getreidesendung nicht übersteigen. Demjenigen, welcher über das Getreide zu verfügen hat, steht das Recht zu, die Sendung in Gegenwart eines Angestellten in Augenschein zu nehmen, von ihr Proben zurückzubehalten und die zu ihrer Sicherung vor Verderben nothwendigen Massregeln zu treffen, oder dieselben durch die Bahn auf eigene Kosten vornehmen zu lassen.

Das Getreide wird an den Bezugsberechtigten erst dann ausgefolgt, wenn die ganze Darlehenssumme rückerstattet wurde, und die Zinsen wie auch sämmtliche anderweitige Spesen bezahlt worden sind.

Wird das Darlehen zur vereinbarten Zeit nicht zurückgezahlt, so kann die Eisenbahn zum Verkaufe des Getreides schreiten.

Dieses Recht steht der Eisenbahn auch dann zu, wenn das Getreide dem Verderben verfallen ist und seine Erhaltung durch kein Mittel mehr erreicht werden kann, oder wenn Gefahr vorhanden ist, dass der Werth des im Verderben begriffenen Getreides zur Deckung des Darlehens-Betrages nicht mehr hinreicht.

Von der bevorstehenden Veräusserung des Getreides wird der Eigenthümer 7 Tage vorher in Kenntniss gesetzt.

Die Linien, auf welchen die in Frage stehende Einführung bisher activirt wurde, sind die Südwest- und Rostow-Wladikawkas-Bahn.

Grossbritannien. (Eisenbahn-Gesetzvorlagen im Jahre 1890.) In diesem Jahre ist dem englischen Parlamente eine grössere Anzahl von Ansuchen um Bahnlinien vorgelegt worden, als dies seit dem Jahre 1885 der Fall war. Die bestehenden Bahngesellschaften haben 91 Gesetz-Ansuchen für 399 Meilen Bahnlänge eingebracht, welche ein Capital von 17,801,000 £ erfordern würden. Weiters sind von neu zu bildenden Gesellschaften 23 Ansuchen für zusammen 376 Meilen Bahnen mit einem Capitalsbetrage von 17,377.000 £ eingebracht worden. Vierzehn dieser Gesuche betreffen auch die Verschmelzung, den Verkauf und Pacht verschiedener Linien. Im Vorjahre hatten 73 Gesellschaften für 223 Meilen Bahn mit einem Capitalswerthe von 10,774.000 £ Gesetze angesucht, ferner 19 neue Gesellschaften für 331 Meilen mit einem Capitalspräliminare von 10,142.000 £. Weiters sind für die diesjährige Parlamentssession 19 Gesetze um Tramways eingebracht worden, für zusammen 38 Meilen mit einem Kostenbetrage von 653.250 £.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Selbstthätige Bahnwagen-Kupplungen.) Von den 180.873 auf den Eisenbahnen des Staates New-York verkehrenden Güterwagen sind nach den „Engineering News" 35.423 Stück mit selbstthätigen Kupplungen ausgerüstet, in Gemässheit der Vorschrift des Gesetzes vom Jahre 1884, wonach alle neugebauten oder ausgebesserten alten Wagen mit derartigen Kupplungen versehen werden müssen. Ein ferneres Gesetz vom vorigen Jahre bestimmt, dass bis zum 1. Jänner 1892 alle überhaupt vorhandenen Güterwagen in dieser Weise abgeändert sein müssen. Ein einheitliches Vorgehen hinsichtlich der zu wählenden Art der Kupplung schreibt das Gesetz nicht vor, ein Uebelstand, welcher sich im durchgehenden Betriebe bereits recht fühlbar gemacht hat.

[Centralblatt der Bauverwaltung.]

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Ergebniss einiger Hamburger Dampfschiffahrts-Gesellschaften.) Die deutsche Dampfschiffs-Rhederei zu Hamburg „Kingsin Line", deren Schiffe von der Elbe nach den Häfen Ostindiens, Chinas und Japans fahren, hat in 1889 einen Gewinn an Frachten von 976.068 Mark erzielt, gegen 915.000 Mark im Vorjahre. Nach Abschreibung von 425.218 Mark auf den Buchwerth der Schiffe (449.289 Mark im Vorjahre) und nach Zuführung von 22.163 Mark an den Reservefond (19.052 Mark im Vorjahre) erhalten die Actionäre 10% (9½% im Vorjahre) Dividende. — Die „Hamburg-Pacific-Dampfschiffslinie" hat nach dem Berichte über das erste vom 22. October 1888 bis 31. December 1889 laufende Geschäftsjahr insgesammt einen Gewinn von 1,138.553 Mark erzielt, darunter 1,101.332 Mk. an Frachten. Nach Abzug der Geschäftsspesen per 21.333 Mark und der elfmonatlichen Zinsen der 4%igen Prioritäts-Anleihe von 2 Millionen Mark mit 73.333 Mark bleibt ein Bruttogewinn von 1,043.867 Mk., aus welchem 600.375 Mk. zu Abschreibungen verwendet, der Reserve 22.174 Mark zugeführt und 21.065 Mark als Tantième vertheilt werden. Die Actionäre erhalten 400.000 Mk. als Dividende von 10% auf das Actiencapital von 4 Millionen Mark. Die Flotte besteht aus 11 Dampfern; ausserdem sind 600.000 Mark auf den im Bau befindlichen Dampfer „Desdemona" angezahlt. Die concurrirende Cosmos-Gesellschaft besitzt 15 Dampfer und hat 2 Schiffe im Baue.

Preussen. (Elbestrompolizei.) Der Oberpräsident der Provinz Sachsen als Chef der Elbstrombauverwaltung hat unterm 8. März nachstehende Polizei-Verordnung, betreffend den Schutz der Schardeiche an der Elbe gegen den Wellenschlag der Dampfschiffe, erlassen: Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 verordne ich hiemit Folgendes:

§ 1. Auf der zum Bereiche der Elbstrombauverwaltung gehörigen Elbstrecke von der sächsischen Grenze bis zur Seevemündung haben bei Wasserständen von 4·5 m am Torgauer Pegel, 3·8 m am Barbyer Pegel, 3·5 m am Magdeburger Pegel, 4 m am Tangermünder Pegel, 3·5 m am Wittenberger Pegel, 3 m am Dömitzer Pegel, 3·5 m am Hohnstorfer Pegel und darüber, die Dampfschiffe mit oder ohne Anhang bei der Thalfahrt sich von denjenigen Deichstrecken, welche durch besondere Schifffahrtszeichen (§ 2) kenntlich gemacht sind, thunlichst entfernt zu halten und für den Bereich der betreffenden Strecken ihre Maschinenkraft soweit zu vermindern, als es die sichere Steuerung der Schiffe zulässt.

§ 2. Die Bezeichnung der in Betracht kommenden Deichstrecken erfolgt Seitens der Strompolizei in der Weise, dass an den beiden Endpunkten derselben Stangen mit am oberen Ende angebrachten, aus Weiden geflochtenen Körben aufgestellt werden, von welchen das am oberen Punkte stehende Zeichen mit rothem, das am unteren Ende stehende mit weissem Anstrich versehen ist.

§ 3. Die Höhe der Wasserstände (§ 1) ist für die einzelnen Stromstrecken in der Weise massgebend, dass der Pegel zu Torgau für die Strecke von der sächsischen Grenze abwärts bis zum Barbyer Pegel und demnächst jeder folgende Pegel für die unterhalb gelegene Elbstrecke bis zum nächsten der namhaft gemachten Pegel gilt.

§ 4. Uebertretungen dieser Polizei-Verordnung werden mit einer Geldstrafe bis zu 60 Mk., eventuell mit entsprechender Haft geahndet.

Verschiedene Mittheilungen.

Enteignungsverfahren. (Sachverständigenliste für den Amtsbereich des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien.) Gegenüber der Liste des Vorjahres sind:

a) für Niederösterreich 4 Sachverständige entfallen, 7 zugewachsen;

b) für Oberösterreich keine Veränderungen vorgekommen;

c) für Salzburg 1 Sachverständiger entfallen, 1 zugewachsen.

Es hat somit nur bezüglich Niederösterreichs eine Vermehrung der Sachverständigen und zwar um 3, beziehungsweise von 95 auf 98 Personen platzgegriffen, wogegen die Anzahl der Sachverständigen in Oberösterreich (41) und in Salzburg (45) unverändert geblieben ist.

— (Sachverständigenliste des Oberlandesgerichtes in Lemberg für Ostgalizien.) Die Sachverständigenliste pro 1890 enthält im Ganzen 134 Experten, und zwar für Landwirthschaft 85, für Forstwesen 24, für Bau- und Ingenieurwesen 15, für Fabrikswesen 5 und für Bergwesen 5. Gegenüber der Liste des Vorjahres ist also eine Vermehrung um zwei Personen (und zwar um je eine im landwirthschaftlichen Fache und eine im Fache des Fabrikswesens) eingetreten.

— (Sachverständigenliste des Oberlandesgerichtes in Lemberg für die Bukowina.) Die Zahl der Sachverständigen ist dieselbe wie in den Vorjahren (18) geblieben.

Erte ungarisch-galizische Eisenbahn. (Statuten-Aenderung.) Nach § 15 des Verstaatlichungs-Uebereinkommens vom 20. December 1888 hat sich die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn verpflichtet, die in Durchführung dieses Uebereinkommens, sowie in Folge der mit der königl. ungarischen Regierung getroffenen Vereinbarung wegen Einlösung der ungarischen Linie der Gesellschaft durch den Staat erforderlichen Aenderungen der in Kraft stehenden Gesellschaftsstatuten ehestens vorzunehmen. Nachdem der gesellschaftliche Verwaltungsrath von der am 9. Februar 1889 abgehaltenen Generalversammlung zur Durchführung der in Rede stehenden Statutenänderungen ermächtigt worden ist, hat derselbe einen Statuten-Entwurf ausgearbeitet, in welchen alle durch die Sachlage gebotenen Aenderungen aufgenommen wurden. Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit der königl. ungarischen Regierung diesen Statuten-Entwurf einer eingehenden Ueberprüfung unterzogen und wurden sohin nach längerer Verhandlung mit der Verwaltung der Gesellschaft die wünschenswerthen Modificationen des endgiltigen Textes der neuen Statuten festgestellt, worauf das k. k. Ministerium des Innern die neuen Statuten, welche an die Stelle der unterm 10. Februar 1873, Z. 722, beziehungsweise unterm 7. September 1878, Z. 11.484 und 29. Jänner 1881, Z. 780, bestätigten Statuten treten, unterm 4. März 1890, Z. 2102 genehmigt.

[H.-M.-Z. 9939.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Ab- und Zurechnung von Strecken von, bezw. zu den Vereinsbahnstrecken.) Mit dem 1. April wird der Betrieb der bisher der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin unterstellten, 12·6 km langen Strecken Sorau-Sagan auf die kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt übergehen. Die vorbezeichnete Strecke wird daher — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — mit Wirkung vom 1. April ab den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin ab- und denjenigen der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt zugerechnet werden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der X. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern herausgegeben worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die geschäftsführende Verwaltung hat zum Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatsbahnen) den II. Nachtrag herausgegeben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XVI. Stückes.) Das am 15. März herausgegebene XVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 955: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 1. März 1890, Z. 3114, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 956: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 7. März 1890, Z. 26.629, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 957: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 8. März 1890, Z. 6216, betreffend die Bestimmung der Station „Mähr.-Trübau" der im Staatsbetriebe stehenden Linie Prossnitz-Triebitz der Mähr. Westbahn als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. März d. J. dem Central-Inspector der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Robert Dietzschold den Titel eines Regierungsrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kohlenverkehr von Stationen der Böhmischen Westbahn und von Miröschau (Station der Böhmischen Commercialbahnen) nach Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. April 1890 gelangt ein neuer Tarif für den Transport von Kohle (mineralischer) und Coaks von Stationen der Böhmischen Westbahn und von Miröschau (Station der Böhmischen Commercialbahnen) nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen zur Einführung, und wird hiedurch der gleichnamige Tarif von Stationen der Böhmischen Westbahn, sowie der Tarif von Miröschau sammt Nachträgen aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen erhältlich.

Wien, am 12. März 1890. [187]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Neuerliche Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes Nr. IV für Getreide etc., Donaustationen Schweiz, vom 1. Mai 1885.

Unter Bezugnahme auf die in Nr. 2 dieses Blattes vom 4. Jänner 1890, unter Pos. 8 (Seite 45), erlassene Kundmachung wird zur Kenntniss gebracht; dass die im obgenannten Tarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizer Bahnen bis auf Weiteres, längstens aber bis zur Ausgabe eines neuen bezüglichen Tarifes, in Kraft verbleiben.

Wien, am 17. März 1890. [188]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch - Böhmisch - Bayerisch - Vorarlberger Güterverkehr.

Ausnahme-Frachtsätze für Rinden europäischer Holzarten.

Am 1. April 1890 treten im Oesterreichisch - Böhmisch - Bayerisch - Vorarlberger Güterverkehr (Tarif vom 1. April 1879) folgende Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von „Rinden europäischer Holzarten" bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen in Wirksamkeit:

zwischen Mitterteich und Königswart 0·21 Mk.
„ „ „ Kuttenplan 0·23 „
„ „ „ Plan-Tachau 0·25 „
für 100 kg.

Die Gebühren für die bahnseitigen Arbeitsleistungen bei der Vorführung der Güter zum Zwecke der zollamtlichen Behandlung in Eger sind in obigen Frachtsätzen enthalten.

Wien, am 18. März 1890. [189]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 30. April 1890 werden aufgehoben:

a) Theil I des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband vom 15. Juli 1881 nebst den hiezu erschienenen Nachträgen 1 bis 3;
b) aus dem seit 1. August 1887 giltigen Nachtrag 4 zu Theil II des Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch - Französischen Verbands - Gütertarifes vom 15. Juli 1881 die Frachtsätze des Eilgut-Specialtarifes für Lebensmittel bezüglich der Stationen Linz und Wien-Westbahnhof, ferner die am 10. März 1888 für die Station Ried eingeführten Frachtsätze des gleichen Eilgut-Specialtarifes;
c) aus dem seit 1. August 1887 giltigen Nachtrag 8 A zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch - Französischen Verbands - Gütertarifes vom 15. Juli 1881 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17 für gewisse Artikel rücksichtlich der Stationen Ebenfurth, Klein - Schwechat, Liesing, Triestinghof, Wien-Westbahnhof und Wiener-Neustadt;
d) die mit 1. Februar 1890 in Wirksamkeit gesetzten Eilgut-Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien-Westbahnhof und Paris.

Es wird jedoch eine entsprechende Verlängerung des Giltigkeitstermines bezüglich der obigen Tarife, bezw. Tariftheile für den Fall vorbehalten, dass bis 1. Mai 1890 ein Ersatz hiefür nicht geboten werden könnte.

Wien, am 15. März 1890. [190]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch-Serbische Eisenbahnverbände.

Nachtrag I zum Theil I.

Mit 1. April 1890 gelangt zu Theil I der allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr vom 1. Jänner 1889 der Nachtrag I zur Einführung, welcher Erweiterung der Ergänzungsbestimmungen zu § 50 des Betriebs-Reglements, sowie einen neuen Tarif für die Seitens der bahnamtlichen Zollagenturen auf den serbischen Eisenbahnen zur Einhebung gelangenden Zollabfertigungsgebühren enthält.

Exemplare des benannten Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 18. März 1890. [191]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Ausnahmetarif für Biertransporte.

Im genannten Güterverkehre gelangt mit Giltigkeit vom 1. April 1890 ein Ausnahmetarif zur Einführung, welcher directe Frachtsätze für Biertransporte in Ladungen zu mindestens 10 t von den Stationen Budweis, Linz, Pilsen, Plzenec, Protivin, Redl-Zipf

und Wittingau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von den Stationen Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. nach der Station Salonichi der Orientalischen Eisenbahnen, sowie für in umgekehrter Richtung leer retourgehende Fässer in jedem Gewichte enthalten wird.

Da durch diesen Ausnahmetarif zum ersten Male directe Frachtsätze für den Verkehr mit den Orientalischen Eisenbahnen activirt werden, so wird dem Publicum ganz besonders die pünktliche und klare Fassung des Textes der Frachtbriefe — womöglich auch in französischer Sprache — sowie die sorgfältige Beschaffung der erforderlichen Zollpapiere empfohlen.

Exemplare des genannten Ausnahmetarifes können im Wege der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 18. März 1890. [192]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn).

Einbeziehung der Station Dambach.

In den Süddeutschen Verbands-Gütertarif mit Oesterreich-Ungarn, Theil IV, Tarifheft Nr. 1, vom 1. Jänner 1887 und Theil IV, Tarifheft Nr. 2, vom 1. October 1887 (Ausnahmetarife für Holz) wird mit Giltigkeit vom 1. April 1890 die Station Dambach der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit directen Frachtsätzen aufgenommen.

Die Sätze für Holz der Abtheilung a) sind um 0·11 Mk. und für Holz der Abtheilungen b) und c) um 0·14 Mk. für 100 kg höher als die für Strassburg bestehenden Sätze.

Wien, am 18. März 1890. [193]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr.

Einbeziehung neuer Stationen.

Mit sofortiger Giltigkeit werden die Stationen Bärenstein und Oberdorf-Beutha in den directen Braunkohlenverkehr einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind durch die betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Wien, am 17. März 1890. [194]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn.

Neuer Ausnahmetarif.

Mit 1. April 1890 gelangt eine Neuauflage des ab 1. Februar 1886 giltigen Ausnahmetarifes für Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zur Einführung.

Exemplare des bezüglichen Ausnahmetarifes können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 15. März 1890. [195]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der Verbands-Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc.

Einführung eines Nachtrages II.

Mit 1. April 1890 tritt zum Ausnahmetarif für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889 ein Nachtrag II in Wirksamkeit, welcher directe Frachtsätze für die Stationen der Localbahn Reichenberg-Gablonz enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten General-Direction und den übrigen betheiligten Verwaltungen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, am 18. März 1890. [196]

Die General-Direction der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Führung von Magazinsbüchern. (Auflassung zweier Rubriken.) Mit dem Erlasse der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vom 17. April 1871, Z. 1956/1649 II waren die Eisenbahnverwaltungen aufgefordert worden, in Gemässheit des Schlusssatzes des § 5 der Eisenbahn-Betriebsordnung, sowie des alinea 6 des § 56 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements, Magazinsbücher einzurichten und zu führen und in dieselben die Rubriken: „Frachtbrief Nr.“, „Datum der Auflieferung“, „Bestimmungsstation“, „Name des Absenders“, Verladen am . .“, „im Wagen . .“ aufzunehmen.

Eine Eisenbahnverwaltung stellte nun bei der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen das Ansuchen, diese beiden letzten Rubriken bis auf Weiteres eliminiren, bezw. die Ausfüllung dieser Rubriken bis zur Auflage einer neuen Drucksorte unterlassen zu dürfen.

Dieses Ansuchen wurde damit motivirt, dass die postenweise und regelmässige Ausfüllung dieser beiden Rubriken Seitens der Executiv-Organe erhobener Massen nicht blos eine bedeutende Mehrarbeit verursacht, sondern in grossen Stationen sogar ein eigenes Personale (in Wien z. B. zwei Leute) bedingt, was im Grunde genommen nicht erforderlich sei, da an der Hand der in den Aufgabsstationen zurückbleibenden Copien der Frachtkarten und Verladescheine die Reihenfolge der Auflieferung und Abbeförderung der einzelnen Sendungen festgestellt werden kann.

Im Hinblicke auf diese Begründung und in Erwägung des Umstandes, dass eine andere Bahnverwaltung mit dem General-Inspections-Erlasse vom 26. Februar 1889, Z. 14608/III (V.-Bl. Nr. 33 ex 1889) von der Verpflichtung zur Führung der Magazinsbücher aus analogen Gründen gänzlich enthoben wurde, fand sich die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen veranlasst, dem gestellten Ansuchen Folge zu geben.

[G.-I.-E. vom 25. Februar, Z. 2227.]

Englisch-Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Vlissingen. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1890 kommt ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der k. Preussischen Staatseisenbahnen (Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Frankfurt a. M.), der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der a. priv. Buschtěherader Eisenbahn einerseits und der Station London der London-Chatham- und Dover Eisenbahn-Gesellschaft andererseits über Venlo— bezw. Goch—Boxtel—Vlissingen unter Aufhebung des bisherigen bezüglichen Tarifes vom 1. December 1885 nebst Nachträgen zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publicationsund Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
803	Oe. U. St. E. G.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Leere, gebrauchte Bierfässer	Pozsony	Wien St. E. G. und K. F. N. B.	Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif	35·4 kr.	23·8 kr.	11·6 kr.	Im Kartirungswege		
804	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig St. E. G.	Nestersitz-Pömmerle	**4000 Tonnen.** Unter Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1890 bis 30. April 1891	Specialtarif für Kohle	6·0 kr.	4·0 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längst. bis 31. Juli 1891	
805	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kladnoer Kohle	Wejhybka, Duby, Kladno (alt), Neukladno, Buschtěhrad, sowie von Střebichowice-Vinařic	Wien St. E. G. Schwechat-Kledering	**200 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1890	Localtarif	Keine directen Frachtsätze	kr. 48·0 49·0		Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis 31. März 1891	
806	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Nassen Holzstoff Leer retourgehende Säcke	Grünburg (und umgekehrt)	Nettingsdorf	**Auflieferung von 2000 t.** Aufgabe von mindestens 10000 kg pro einen Wagen, bezw. rücksichtlich der Schmalspurbahn pro zwei Wagen In jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	46·2 kr.	32·0 kr.	14·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclam. Firma als Versender und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	
807	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Dembica-Rozwadów	Papier der Classe II	Gródek und Złoczów	Dembica loco und nach Stationen über Dembica bis Krakau loco und transit	Die Auflieferung der Sendungen nach Stationen über Krakau hat directe nach der Bestimmungsstation zu geschehen und ist eine Routenvorschrift im Frachtbriefe nicht gestattet	Bis auf Weiteres, spätestens bis Ende 1890	Localtarif, bezw. im Verkehre mit Galizien bestehende Gemeinschafts-, resp. Verbands-Verkehre	Verschieden	0·41 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Refectiereclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage quartalweise, spätestens Ende März 1891 zu erfolgen hat	
808	Südbahn-Gesellschaft		Cement	Trifail Steinbrück	Fiume Triest S.B. oder Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen für die Hafen- oder Lagerhausbauten in Fiume, bezw. in Triest bestimmt und an die betreffende Bauunternehmung adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	36 38 kr. ö. W. exclus. Mgb.	30 32 kr. ö. W. exclus. Mgb.	6 6 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
809	Südbahn-Gesellschaft		Schwellen	Laase	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien selbst zu besorgen oder hiefür eine Manipulations-Gebühr von fl. 3.— für jeden beladenen Wagen zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für Holz in Wagenladungen nach Triest und Fiume vom 1. Jänner 1890	50	48	2	Im Kartirungswege		
				Kressnitz					54	48	6			
				Sava					56	48	8			
				Sagor					57	48	9			
				Trifail					57	48	9			
				Hrastnigg					58	48	10			
				Römerbad					59	52	7			
				Markt-Tüffer					60	52	8			
				Cilli					61	52	9			
				St. Georgen					62	52	10			
									kr. Not. inclus. Mgb.	kr. Not. exclus. Mgb.	kr. Not.			
810	Südbahn-Gesellschaft		Fassholz	Barcs	Marburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	61·8 kr. N. incl. Mgb. und ungar. Steuer	52 kr. N. inclus. Mgb. und ungar. Steuer	9·8 kr. N. inclus. Mgb. und ungar. Steuer	Im Kartirungswege		
811	Südbahn-Gesellschaft		Lärchenholz im runden und geschnittenen Zustande bis zu zwei Wagenlängen	Sterzing	Bozen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch eigene Leute besorgen zu lassen, widrigenfalls, sobald nur eine dieser Leistungen durch Bahnorgane veranlasst wird, eine Manipulations-Gebühr von fl. 3.— pro Wagen berechnet wird. Sendungen müssen zum Wiederaufbaue der Baumwollspinnerei und Weberei in Bozen und zu Regulirungsarbeiten an der Talfer bestimmt und an die obgenannte Baumwollspinnerei adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Variabel	22 Kreuzer Noten exclusive Manipulations-Gebühr	Variirt	Im Kartirungswege		
				Grasstein						18 Kreuzer Noten exclusive Manipulations-Gebühr				
812			Cement	Kirchbüchl		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens dieser Transporte sind die Bestimmungen der Serie XIII des Südbahn-Tarifes massgebend. Sendungen müssen zum Wiederaufbaue der Baumwollspinnerei und Weberei in Bozen und zu Regulirungsarbeiten an der Talfer bestimmt und an die obgenannte Baumwollspinnerei adressirt sein			38 kr. Noten excl. Mgb.	26 kr. Noten excl. Mgb.	12 kr. Noten			

Druckfehler-Berichtigung. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 30 vom 13. März c., unter Post 752, soll der zugestandene Frachtsatz in der Relation Schwaz-Kuttowitz anstatt „23·9“ richtig „23·0“ heissen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung zu der 32. ordentlichen General-Versammlung

der stimmberechtigten

Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,

welche am **19. April 1890**, um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in **Teplitz** (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

TAGESORDNUNG:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1889.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1889.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1889 erzielten Reingewinnes.
4. Verwaltungsrathswahl nach Massgabe des § 23 der Gesellschafts-Statuten.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1890.

Die P. T. Herren Actionäre, welche an dieser General-Versammlung theilzunehmen wünschen, werden hiemit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschafts-Statuten *) die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Actie gleichgestellt sind)
in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
„ **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ **Dresden** bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
und zwar spätestens bis **11. April d. J.** mittelst dreifacher Consignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der General-Versammlung werden die Actien gegen Rückstellung der Consignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 16. März 1890. ***Der Verwaltungsrath.***

*) § 35. An der General-Versammlung theilzunehmen ist jeder Actionär berechtigt, welcher wenigstens zehn Actien besitzt. Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Actionäre zulässig. Die General-Versammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als vierzig Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Actionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der General-Versammlung ausüben zu können, ihre Actien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur General-Versammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen. Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Actien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die General-Versammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Actien repräsentiren. Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlaufe befindlichen vollgezahlten Actien und überdies die Zustimmung von zwei Drittel der bei der General-Versammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October l. J. zur Eröffnung gelangenden Linie **Jasło - Rzeszów** der k. k. Staatsbahnen wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände
1	Einfache harte und weiche Möbel und möbelartige Requisiten mit und ohne Anstrich.
2	Feinere harte und weiche Möbel mit Anstrich.
3	Harte gebeizte und polirte Möbel auch aus gebogenem Holze.
4	Gepolsterte Möbel.
5	Amerikanisch fournirte Möbel.
6	Uhren.
7	Oberbau- und andere Werkzeuge, eiserne Betriebsrequisiten, Schaufeln, Graskratzen, Mörtelkrücken.
8	Hölzerne Werkzeuge oder Requisiten, Gepäcks- oder Schiebkarren, Hebbäume, Schuss- oder Feuerleitern.
9	Schiebtruhen mit und ohne Aufsatz.
10	Wasserbottiche.
11	Laternen diverse, Hand- und Signal-, dann Wagenlaternen.
12	Spenglerwaaren, Blechkannen, Flaschen, Büchsen.
13	Cassen oder Billetkästen, Plombir- oder Decoupirzangen.
14	Feuerspritzen.
15	Decimal- oder Centimalwaagen.
16	Eiserne Möbel, Gusssäulen.
17	Gestählte Werkzeuge, Geleislehren, Wasserwaagen mit Stellvorrichtung, Zangen oder Cirkel, Hobel und Sägen.
18	Winden.
19	Waarendecktücher.
20	Kotzen und Bett-Einrichtungsgegenstände, Vorhänge, Lein-, Hand- und Abwischtücher.
21	Besen und Bürstenbinderwaaren.
22	Luster und Lampen.
23	Feilen.
24	Seilerwaaren.
25	Metallglocken.
26	Taschnerwaaren, Signalfahnen.
27	Stempel oder Stampiglien, Compositeure.
28	Zeichnen- oder Schreibrequisiten, Signalhörner oder Pfeifen.
29	Gitter und Siebwaaren.

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände müssen verpackt und franco einer Station der k. k. Staatsbahnen oder einer Station der oben bezeichneten im Bau befindlichen Linie bis längstens 18. August 1890 geliefert werden.

Offertformularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bedingnisse für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Bahnhofgebäude der Westbahn, Fachabtheilung II), ferner den k. k. Eisenbahn - Betriebsdirectionen in Krakau und Lemberg oder der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Jasło eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 14. April 1890, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird eine Stunde nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden.

Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

WIEN, im März 1890.

Die k. k. General-Direction
der
Oesterr. Staatsbahnen.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 34. **Wien, 22. März 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 7. März 1890, Z. 20.686 ex 1889, an sämmtliche österreichische Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Erstattung von Anzeigen über Eisenbahnunfälle mittelst Expressbriefen.

Der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde bereits im Jahre 1886 die angesuchte Genehmigung ertheilt, dass minder wichtige und namentlich solche Unfälle, bezw. Betriebsereignisse, welche eine sofortige Betheiligung der genannten Verwaltungsstelle, bezw. der auch bei den derselben unterstehenden Bahnen als Aufsichtsbehörde im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung fungirenden k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen an den etwa eingeleiteten Erhebungen nicht voraussetzen lassen, anstatt auf telegraphischem Wege versuchsweise mittelst Expressbriefen den genannten Behörden angezeigt werden dürfen.

Die in obiger Hinsicht seither von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen gemachten günstigen Wahrnehmungen veranlassen das Handelsministerium, vorzugsweise zum Zwecke der thunlichsten Entlastung des Betriebstelegraphen diesen nur provisorisch zugestandenen Vorgang numehr definitiv zu genehmigen und denselben gleichzeitig auf alle österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen auszudehnen.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, innerhalb ihres Dienstbereiches die Anordnung zu treffen, dass minder wichtige Unfälle, bezw. Vorkommnisse beim Bahnbetriebe, welche weder die Aufmerksamkeit weiterer Kreise zu erregen geeignet sind, noch eine sofortige Betheiligung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen an den bezüglichen Erhebungen voraussetzen lassen, statt wie bisher auf telegraphischem Wege, von nun an mittelst Expressbriefen zur Anzeige gebracht werden.

Zum Zwecke der Einhaltung eines gleichmässigen Vorganges in der äusseren Ausfertigung der Expressbriefe diene der geehrten Gesellschaft Nachstehendes als Richtschnur:

a) Das Expressschreiben selbst hat links oben eine alljährlich mit 1 beginnende, fortlaufende Ordnungsnummer nebst Nummer und Datum des Zuges, mit welchem dasselbe expedirt wird, rechts oben die mit Stampiglie aufgedruckte oder geschriebene Bezeichnung der absendenden Dienststelle und der Bahnverwaltung zu enthalten. Sodann hat die Benennung jener Behörde, an welche die Meldung gerichtet ist, und endlich der nach Art eines Telegramms in möglichster Kürze und Klarheit zu verfassende Inhalt der Meldung zu folgen. Den Schluss bildet die leserlich zu schreibende Unterschrift des die Meldung erstattenden Beamten.

b) Die Versendung hat in Couverts zu geschehen, welche zur Kennzeichnung der Sendung als Expressbrief auf beiden Seiten die mit rother Tinte oder Rothstift zu schreibende Bezeichnung „E x p r e s s b r i e f" zu tragen haben, und ist diese Bezeichnung zur besonderen Kennzeichnung roth zu unterstreichen. Ausserdem ist auch auf dem Couvert links oben Nummer und Datum des Zuges, mit welchem die Beförderung erfolgt, rechts oben die Bezeichnung der absendenden Dienststelle und der Bahnverwaltung, sodann die Adresse, an welche der Expressbrief gerichtet ist, ersichtlich zu machen.

In allen wichtigeren oder Aufsehen erregenden Fällen sind jedoch die vorgeschriebenen Anzeigen nach wie vor auf telegraphischem Wege zu erstatten.

W i e n, am 7. März 1890.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Die Forthbrücke in Schottland.

Anlässlich der am 4. März durch den Prinzen von Wales in Gegenwart einer grossen Zahl von Notabilitäten aller Stände des Landes, sowie von Vertretern ausländischer Regierungen und Bahngesellschaften erfolgten Eröffnung der Eisenbahnbrücke über die Meeresbucht von Forth, veröffentlichen die „Railway News“ den 28. und zugleich letzten Vierteljahrsbericht, welchen die mit der Staatsaufsicht über diesen Bau betrauten Ingenieur-Officiere, Generalmajor Hutchinson und Major Marindin, dem englischen Handelsamte erstattet haben.

Ehe wir jedoch diesen interessanten Bericht wiedergeben, dürften zur Orientirung über dieses Bauwerk nachstehende kurze Notizen zweckdienlich sein.

Die Meeresbucht, Firth of Forth genannt, erstreckt sich nördlich von Edinburgh auf eine beträchtliche Länge bis ins Innere Schottlands, und bildete demzufolge bis vor Kurzem ein Hinderniss für den Bahnverkehr, da derselbe gezwungen war, entweder den beträchtlichen Umweg um die ganze Meeresbucht zu machen oder die nicht bei jeder Witterung gleich gut benützbare Trajectanstalt zu benützen.

Es tauchten daher schon mehrmals Projecte zur Beseitigung dieses Uebelstandes auf, darunter ein älteres Tunnelproject, ferner im Jahre 1864 das Project einer Brücke, desgleichen ein solches im Jahre 1873. Die finanziellen Verhandlungen betreffs Realisirung dieses letzteren Brückenprojectes dauerten bis zum Jahre 1878; als jedoch im December 1879 der Einsturz der bekannten Taybrücke erfolgte, wurde der bereits in Angriff genommene Bau der Forthbrücke wieder sistirt und die Angelegenheit gerieth neuerdings ins Stocken.

Nach kurzer Pause nahmen die interessirten Bahngesellschaften das Brückenproject neuerdings auf; schon im Juli 1882 wurde vom englischen Parlamente das Gesetz für die Herstellung der Brücke erlangt, und im December desselben Jahres ein diesbezüglicher Vertrag mit der Unternehmung Tancred, Arrol & Co. abgeschlossen.

Im Jänner 1883 begannen die ersten vorbereitenden Arbeiten für diesen Bau.

Die Brücke besitzt eine direct nordsüdliche Lage und beginnt mit einem Zufahrtsviaducte vom südlichen Ufer der Meeresbucht, woselbst sich auch der erste Pfeiler der Hauptbrücke, im Späteren der South Queensferry-Pfeiler genannt, befindet.

Der zweite und mittlere Pfeiler der Hauptbrücke ist auf einer Insel, Namens Inchgarvie, gelegen, der dritte und letzte Pfeiler (North Queensferry oder Fife Pfeiler genannt) befindet sich bereits am nördlichen Ufer.

An die Hauptbrücke schliesst sich im Norden wieder ein Zufahrtsviaduct an. Die günstige Lage der Insel Inchgarvie gestattete es, eine zweckmässige Vertheilung der Spannweiten der Hauptbrücke vorzunehmen, welche im Ganzen vier Oeffnungen besitzt, von welchen die zwei mittleren für die Schiffahrt dienen.

Wir kehren nun zu dem eingangs erwähnten Berichte zurück.

Dieses interessante, die Hauptdaten über den Bau des Objectes zusammenfassende Schriftstück hat in Uebersetzung nach unserer Quelle folgenden Wortlaut:

Wir beehren uns zur Kenntniss des Handelsamtes zu bringen, dass wir gemäss der ertheilten Aufträge vom 26. October 1882 und 4. Februar 1890 und in Gemässheit der Bestimmungen des Forthbrücken-Gesetzes vom Jahre 1882 unsere letzte und 28. Inspection der Brücke über den Firth of Forth bei Queensferry durchgeführt haben, welches Object im April 1883 begonnen und soeben vollendet worden ist.

Die Brücke hat mit ihren Zufahrtsviaducten eine Gesammtlänge von 8295′ 9″ (2528·5 m); dieselbe besteht aus zwei Lichtweiten von je 1710′ (521·2 m), aus zwei à 680′ 6″ (207·4 m), fünfzehn Lichtweiten à 160′ (48·8 m), vier à 57′ (17·4 m) und drei Lichtweiten à 25′ (7·6 m). Der südliche Zufahrtsviaduct von 1993′ 8″ (607·7 m) Länge besitzt vier gewölbte Oeffnungen von je 57′ Spannweite und zehn Oeffnungen von je 160′, welch letztere aus Fachwerk bestehen, sämmtlich auf Granitpfeilern mit Betonfundamenten ruhend.

Die Pfeiler dieses Zufahrtsviaductes sind theils auf einer Lehmschichte (Boulder Clay), theils auf Sandsteinfelsen gegründet; der höchste derselben hat eine Höhe von 139′ (42·4 m) über dem Erdboden.

Der nördliche Zufahrtsviaduct von 980′ 5″ (298·8 m) Länge besitzt drei gewölbte Oeffnungen à 25′ Spannweite und fünf Oeffnungen à 160′ in der gleichen Ausführung, wie beim südlichen Viaducte.

Die auf Beton gegründeten Pfeiler des nördlichen Viaductes ruhen auf Grünsteinfelsen; der höchste derselben hat eine Höhe von 130′ (39·6 m) über dem Terrain.

Die Hauptbrücke, welche 5321′ 8″ (1621·9 m) Länge besitzt, hat zwei centrale Spannweiten über jeden der beiden Canäle tiefen Wassers, welche beiderseits der Insel Inchgarvie die Meeresbucht von Forth bilden, ferner zwei seitliche Spannweiten, von welchen die südliche über seichtem Wasser auf Vorland, die nördliche ganz im trockenen Vorlande sich erstreckt.

Der Ueberbau sämmtlicher Oeffnungen auch der Zufahrten ist mit Stahlmateriale hergestellt.

Die Construction für die vier Hauptöffnungen ist von drei Consolträgern (Cantilevers) gebildet; der mittlere Consolträger, welcher auf der Insel aufruht, besitzt eine Länge von 1627′ 8″ (496 m), während die beiden seitlichen Consolträger je 1513′ 9″ (461·4 m) Länge besitzen.

Der zwischen den Enden dieser Consolträger noch verbleibende Zwischenraum beträgt je 346′ 6″ (105·6 m), und ist jeder dieser Zwischenräume durch einen Gitterträger von 350′ (106·7 m) Länge und 50′ (15·2 m) Breite ausgefüllt, welcher von den Enden der Consolträger gestützt und getragen wird.

Die gedrückten Theile der Consolträger sind in der Regel röhrenförmig ausgebildet, die Haupttheile besitzen 12′ Durchmesser; die auf Zug beanspruchten Theile sind zumeist als Gitterträger construirt.

Jeder der vier Consolträger ruht auf einer Gruppe von vier niederen kreisförmigen Pfeilern aus Bruchstein-Mauerwerk mit Granitverkleidung von 49′ (14·9 m) im Durchmesser (zwei Pfeiler der North Queensferry-Gruppe besitzen 45′ Durchmesser), deren Oberfläche 18′ (5·5 m) über Hochwasserspiegel gelegen ist.

Diese runden Pfeiler sind mit Beton theils auf festem Felsen, theils auf einer Lehmschichte gegründet. Sie sind paarweise angeordnet, und zwar 120′ (36·6 m) von Mitte zu Mitte entfernt in der Richtung senkrecht auf die Brückenaxe.

In der Brückenrichtung gemessen, ist deren Entfernung von Mitte zu Mitte bei der Pfeilergruppe auf Inchgarvie 270′ (82·3 m), bei den Pfeilergruppen von South und North Queensferry aber 155′ (47·2 m) von Mitte zu Mitte.

Das südliche Ende des südlichen Consolträgers und das nördliche des nördlichen Consolträgers ruhen auf Trennungspfeilern von Granit, welche zugleich die Enden der anschliessenden Gitterträger der Zufahrtsviaducte tragen.

Die Pfeilergruppe von South Queensferry ist auf einer Lehmschichte fundirt, welche den Untergrund der Meeresbucht am südlichen Ufer bildet, und sind die Pfeiler bis zu einer Tiefe von 30·5—45′ getrieben; ihre Basis befindet sich in einer Tiefe von 44—90′ unter Hochwasser.

Die Pfeilergruppe der Insel Inchgarvie ist unter Wasser auf Grünsteinfelsen fundirt worden, ihre Basis ist 26—72′ unter Hochwasser gelegen.

Von den vier Pfeilern der North Queensferry-Gruppe sind blos zwei im Wasser befindlich und mit ihrer Basis 19′ und 24′ unter Hochwasser gelegen, die anderen zwei Pfeiler sind auf trockenem Lande, sämmtliche aber auf Felsen fundirt.

Von den vorerwähnten Trennungspfeilern ist jener am South Queensferry-Ufer auf Lehmboden in einer Tiefe von 34′ unter Hochwasser gegründet, jener von North Queensferry liegt auf trockenem Uferboden und ist auf Felsen fundirt.

Die Oberfläche des ersteren ist 230′ 3″ (70·2 m) über dem Terrain, jene des letzteren, des North Queensferry Trennungspfeilers, ist 181′ (55·2 m) über dem Boden.

Die Fundirung sämmtlicher Pfeiler ist eine ausgezeichnete und das gesammte Mauerwerk von vorzüglicher Beschaffenheit.

Die tiefste Fundirung kommt am nordöstlichen Pfeiler der South Queensferry-Pfeilergruppe vor, und zwar mit 90′ (27·4 m) Tiefe.

Die grösste Höhe der mittleren Theile der drei Consolträger beträgt 343′ (104·5 m) über der Oberfläche der Pfeiler und 361′ (110 m) über Hochwasser.

(Zur Veranschaulichung dieser Höhen sei bemerkt, dass die Spitze des Stefansthurmes in Wien über dem Strassenpflaster 137·8 m gelegen ist.)

Die Stander dieser Mitteltheile sind beiderseits gegen die Brückenmitte geneigt, so dass deren gegenseitige Entfernung an der Basis 120′ beträgt, während dieselbe am Kopfende, also 343′ hoch über dem Fussende, nur 33′ beträgt. Die Untergurten der Hauptöffnungen bilden daher, in der Horizontalprojection gesehen, eine Curve.

Die freie Schiffahrtshöhe der beiden Hauptöffnungen ist etwas grösser, als dieselbe im Art. 5 des Forthbrücken-Gesetzes festgesetzt worden ist.

Das thatsächliche Minimum der freien Höhe beträgt bei Springfluth

auf 500′ Breite . . . . 150′ $10^3/_4$″ (46·0 m)
„ 900′ „ . . . . 128′ 8″ (39·2 m)
„ 1100′ „ . . . . 108′ 9″ (33·1 m)

Die freie Schiffahrtshöhe ist im genannten Artikel für diese drei Breiten mit 150′, 125′ und 100′ normirt worden.

Die grösste Wassertiefe an der Brückenstelle beträgt 210′ (64 m).

Der doppelgeleisige Oberbau ist auf den Consolträgern mittelst eines inneren Viaductes geführt, dessen Ständer sich auf den Untergurt der Hauptconstruction stützen; in dem mittleren Theile der Hauptöffnungen, woselbst der Mittelträger eingesetzt ist, liegt der Oberbau zwischen den Hauptträgern und bei den Zufahrtsviaducten ist derselbe oberhalb der Hauptträger gelegen.

Der Oberbau ist durchwegs in Kastenträgern von Stahl eingelagert, welche sonach auch die Sicherheitsschwellen bei Entgleisungen bilden.

Diese Kastenträger ruhen auf Querträgern von Stahl.

Die Schienen sind aus Siemens-Martin-Stahl gefertigt und besitzen die Form der Brückenschienen. Dieselben sind 28′ (8·53 m) lang und wiegen 121 Pfund per Yard (60 kg per lauf. Meter), ihre Enden sind durch Laschen von 26″ Länge mit einander verbunden.

Die Schienen sind auf den hölzernen Langschwellen mittelst Schrauben befestigt, von welchen zwei auf jeder Seite des Schienenstosses liegen, während zwölf weitere in je 2′ Entfernung auf beiden Seiten der Schiene angebracht sind.

Die Langschwellen sind von Rangoon Teakholz, 12″ breit und 6″ hoch und auf Querschwellen von Teakholz gelagert.

Die Zwischenräume derselben sind mit creosotirtem Pitch-Pineholz (Pechtanne) ausgefüllt.

Zwischen den Seitenwänden der Kastenträger und den Langschwellen befinden sich auf der Innenseite der Brücke Keile von Teakholz und auf der Aussenseite eine gewöhnliche Holzausfüllung.

Das Brückenplanum ist aus stählernen Buckelplatten gebildet, auf welchen sich eine Kiesbettung befindet.

Für die ungehinderte Ausdehnung und Zusammenziehung der einzelnen Bestandtheile der Brücke, sowie der Schienen, wurden die erforderliche Massnahmen getroffen.

Der gesammte Ueberbau der Hauptbrücke, sowie der Viaducte (mit Ausnahme von sieben gewölbten Oeffnungen) ist aus Martin-Siemens-Stahl hergestellt, für welchen folgende Proben normirt waren:

Stäbe, welche nach der Länge oder Breite der Brückenbestandtheile geschnitten sind, haben eine Zerreissfestigkeit von nicht unter 30 t und nicht über 33 t per Quadratzoll (4·65 t, bezw. 5·11 t per Quadratcentimeter) zu besitzen, wobei eine Verlängerung der Stäbe um wenigstens 20 pCt. auf eine Länge von 8″ für alle Stahlbestandtheile einzutreten hat, welche auf Zug beansprucht werden.

Für gedrückte Brückenbestandtheile darf die Zerreissfestigkeit nicht unter 34 t und nicht über 37 t (5·27 t, bezw. 5·74 t per Quadratcentimeter) betragen, wobei eine Verlängerung von wenigstens 17 pCt. gefordert wird.

Stäbe von $1^1/_2$″ Breite, nach der Länge oder Breite der Bestandtheile geschnitten, müssen, wenn vorerst schwach rothglühend gemacht und dann in Wasser von 82° Fahrenheit (28° Celsius) abgekühlt, eine doppelte Biegung derart aushalten, dass der innere Radius das eineinhalbfache der Dicke des erprobten Stahles beträgt.

Das Certificat, dass diese Proben thatsächlich durchgeführt worden sind, ist dem Berichte angeschlossen.

Die Berechnungslast der Brücke war auf Grund der Bestimmungen des Handelsamtes eine rollende Last von zwei Zügen mit je 50 beladenen Wagen, durch zwei Maschinen gezogen.

Das Gewicht jedes Zuges betrug 892 t. Ferner war 56 Pfund Winddruck per Quadratfuss (273 kg per Quadratmeter) in Rechnung zu ziehen.

Unter der vereinigten Wirkung dieser beiden Kräfte und der todten Last der Brücke durfte der Stahl eine Beanspruchung bis zu 8·5 t per Quadratzoll (1318 kg per Quadratcentimeter) für Druck und bis zu 7·5 t per Quadratzoll (1162 kg per Quadratcentimeter) für Zug erleiden.

Die thatsächlichen Inanspruchnahmen sind unter diesen Grenzen geblieben und überschreiten in keinem Falle per Quadratzoll 7·6 t für Druck und 6·9 t für Zug bei den Consolträgern, ferner bei den mittleren Trägern nicht 6 t für Druck und 7·3 t für Zugbestandtheile.

Das Gewicht des verwendeten Stahles beträgt für die Hauptbrücke 50.958 t, jenes für die beiden Zufahrtsviaducte 3118 t, somit im Ganzen 54.076 t, wovon 53.716 t genietete Stücke sind.

Die Menge des verbauten Mauerwerkes und Betons beträgt: Granit 640.300 Cubikfuss (18.133 m³), Beton 64.315, Bruchsteinmauerwerk 62.250 Cubikfuss.

Wir haben nach Vollendung der Brücke dieselbe einer Probe durch zwei schwere Züge in verschiedenen Stellungen unterzogen.

Das Gewicht jedes Zuges betrug:

2 Maschinen mit Tender à 73 t = ...	146 t
44 Wagen mit Eisen beladen à 15·5 t = ...	682 t
1 Maschine am Zugsende = ...	73 t
Summa .	901 t

Jeder Zug besass eine Länge von 896′ 5″ (273 m).

Wir haben die Durchbiegungen aller Bestandtheile der Brücke beobachtet und sind dieselben in allen Fällen geringer gewesen, als zu erwarten war. Jene Lastaufstellungen, welche bestimmt waren, die maximale Durchbiegung hervorzubringen, erzielten an den Consolenden dieser Träger nur eine Durchbiegung von im Maximum 7·65″.

Die Durchbiegungen der mittleren Träger waren im stärkstbelasteten Zustande nur 1·58″.

Die Durchbiegungen der inneren Viaductconstruction der Consolträger, sowie der Zufahrtsviaducte waren von sehr geringer Grösse. Es wurden ferner sorgfältige Beobachtungen angestellt, um die Steifigkeit der Verticalständer der Consolträger oberhalb der Pfeiler zu erproben; unter dem Einflusse der obgenannten bewegten Lasten betrug die Abbiegung, in der Längsrichtung der Brücke gemessen, in keinem Falle mehr als 2″ am oberen Ende dieser Ständer.

Senkrecht zur Brückenaxe gemessen waren bei den Ständern der Consolträger keine messbaren Abbiegungen bemerkbar.

Die gewonnenen Resultate sind sehr zufriedenstellend und erweisen dieselben, in Verbindung gebracht mit der Abwesenheit von Vibrationen beim Verkehre der Züge mit erheblicher Geschwindigkeit, diese Brücke als von besonderer Stärke und Stabilität.

Wir können daher berichten, dass die Forthbrücke für den Verkehr mit Beruhigung eröffnet werden kann, sobald die Anschlusslinien fertiggestellt sein werden.

Der grösste Winddruck während des letzten Vierteljahres wurde am 26. Jänner 1890 registrirt und war in Garvie Castle am grossen Messapparate 18 Pfund per Quadratfuss, am kleinen fixen Messapparate 34 Pfund, am repetirenden Messapparate 27 Pfund per Quadratfuss.

Zur Zeit als dieser Winddruck eintrat, war die Brücke bereits nahezu vollendet, und die Wirkung, welche derselbe auf die Construction ausübte, war nicht bedeutender, als es nach den bezüglichen Berechnungen der Fall gewesen sein würde, wenn die Oberfläche der Brücke eine Windpressung von 10 Pfund per Quadratfuss zu erleiden gehabt hätte.

Die grössten Windpressungen während des Baues traten am 16. November 1888 ein, wobei die vorgenannten 3 Messapparate Winddrucke von 27, 41 und 35 Pfund per Quadratfuss (132, 200 und 170 kg per Quadratmeter) registrirten.

Die Gesammtzahl der mit Tod verbundenen Unglücksfälle während der sieben Baujahre war 56. Wenn auch schon dieser Menschenverlust bedauerlich ist, so zeigt doch die Thatsache, dass derselbe bei einem Bauwerke von solcher Grösse, und unter solch ungewöhnlich gefährlichen Umständen und bei einer so bedeutenden Arbeiterzahl nicht beträchtlicher war, dass keine Massnahme für die Sicherheit der Arbeiter ausser Acht gelassen worden ist.

Zum Schlusse des Berichtes folgen einige anerkennende Worte für die Ingenieure und Arbeiter, welche an diesem Baue beschäftigt gewesen sind, und mit ihrer Geschicklichkeit, bezw. ihrem Muthe und Eifer wesentlichen Antheil am Gelingen dieses Bauwerkes hatten.

24. Februar 1890.

Die Wegabkürzungen, welche in Folge der Herstellung dieses Objectes nunmehr im Verkehre eintreten, betragen für die Routen:

	via Forthbrücke	Früher	Differenz	
	Miles		Miles	Kilometer
Edinburgh-Perth	48	69½	21½	34·6
Edinburgh-Dundee	59	90½	31½	50·6
Edinburgh-Montrose	90	123	33	53·1
Edinburgh-Aberdeen	130½	159	28½	45·9

Behufs Realisirung dieser Brücke ist eine Gesellschaft gegründet worden, welche aus den vier an dieser Verkürzungsroute interessirten Bahngesellschaften, der North British mit dem Antheile von 30 pCt., der Midland mit 32·5 pCt., der North Eastern mit 18·75 pCt und der Great Northern Bahn mit 18·75 pCt., besteht.

Nach dem letzten Halbjahrsberichte der Forthbrücken-Gesellschaft waren bis zum 31. December v. J. für dieses Object bereits 3,177.206 £ 8 sh. 10 d. verausgabt. Weitere Daten über die Capitalsaufnahme für dieses Object wurden bereits in Nr. 23 dieses Blattes mitgetheilt.

Gemäss der Bestimmungen des Forthbrücken-Gesetzes vom Jahre 1882 geht nach Vollendung des Baues die Strecke in den Betrieb der North British Bahn über, desgleichen obliegt letztgenannter Gesellschaft die Erhaltung des Oberbaues und des Signalwesens, während die sonstige Erhaltung des Brückenobjectes auf Kosten sämmtlicher Theilnehmer der Forthbrücken-Gesellschaft erfolgt.

Die North British Bahn ist verpflichtet, der Gesellschaft einen jährlichen Betrag von 40 000 £ zu zahlen oder für einen Verkehr zu sorgen, welcher diesem Ertrage entspricht.

In der Ansprache, welche der Prinz von Wales gelegentlich der Eröffnungsfeier der Brücke hielt, theilte derselbe mit, dass Herr Matthew William Thompson, der Präsident der Forthbrücken-Gesellschaft und der Midland Bahn, sowie Sir John Fowler, der Chef-Ingenieur der Brücke, beide zu Baronets des Königreiches ernannt worden sind. Ferner wurde dem Ingenieur Benjamin Baker, dem langjährigen Genossen Fowler's, das Commandeurkreuz des Michael- und Georg-Ordens verliehen, endlich der Unternehmer der Brücke, William Arrol, zum Ritter ernannt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 375. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. März interpellirten die Abgeordneten Dr. Schaup und Genossen Ihre Excellenzen den Herrn Handelsminister und den Herrn Finanzminister wegen der von der niederösterreichischen Finanz-Landesdirection verfügten Stempelung der Hotelcoupons und der einzelnen Rundreisekarten mit je 50 kr., und stellen die Anfrage, ob diese Verfügung thatsächlich erfolgt sei und, wenn dies geschehen, ob die Regierung diese für den Fremdenverkehr höchst schädliche Massregel beseitigen wolle.

In der Sitzung des Budgetausschusses vom 17. März erstattete Abg. Dr. Kathrein den Generalbericht über den Staatsvoranschlag und das Finanzgesetz pro 1890.

Eine strittige Frage bildete die Einbeziehung des Budgets der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in den Staatsvoranschlag.

Der Berichterstatter erklärte sich gegen die Einbeziehung, weil durch eine solche Vermengung der Gebahrung von Staats- und Privatgeldern die Controle über die reine Staatsgebahrung erschwert würde.

Regierungsvertreter Ministerialrath Dr. Ritter von Winterstein bemerkte, dass die vom Abgeordnetenhause diesfalls gefasste Resolution Seitens der Regierung gebührend in Rücksicht gezogen wurde. Der Vorgang bei der formellen Behandlung dieser Resolution sei der gewesen, dass das Finanzministerium, an welches die Resolution als an das zur Zusammenstellung des gesammten Budgets berufene Organ geleitet worden war, es für sachlich begründet und zweckmässig erachtet hat, vor der eigenen Stellungnahme die Ansicht des Obersten Rechnungshofes einzuholen, der verfassungsmässig zur Prüfung der Rechnungsabschlüsse und Zusammenstellung des Centralrechnungsabschlusses berufen ist, und dem daher in allen Fragen der Aenderung des Rahmens des Voranschlages wegen ihrer Rückwirkung auf den Rechnungsabschluss ein massgebendes Votum eingeräumt werden müsse. Der Oberste Rechnungshof habe sich in seiner Erwiderung gegen den der Resolution zu Grunde liegenden Wunsch des Abgeordnetenhauses ablehnend verhalten, worüber der im Ausschusse erschienene Vertreter des Obersten Rechnungshofes nähere Aufschlüsse zu geben in der Lage sein dürfte.

Hofrath Held erörterte des Näheren die Auffassung des Obersten Rechnungshofes, welche wesentlich dahin geht, dass durch die Vermengung der Privatgeldgebarung mit der staatlichen Geldgebahrung seine Controlaufgabe wesentlich erschwert und behindert würde. Gegen die Bekanntgabe der Präliminarien der in Rede stehenden Bahnen in den Beilageheften des Staatsvoranschlages habe der Oberste Rechnungshof selbstverständlich Nichts zu erinnern, sowie er auch bereit sei, das Gebahrungsergebniss der betreffenden Bahnen unter die Beilagen zu den Rechnungsabschlüssen aufzunehmen. Wie sehr der Oberste Rechnungshof das Controlrecht des Parlamentes im Auge behalte, gehe aus seinem Verhalten in der bekannten Budgetirungsfrage der Locomotiv-Anschaffungen hervor.

Specialberichterstatter Abg. Dr. Ritter von Meznik stellte den Antrag auf einen Zusatz zu § 2 des Finanzgesetzes, wonach die auf Privatrechnung betriebenen Bahnen in die künftigen Staatsvoranschläge einbezogen werden sollen. Die Sache sei von principieller Wichtigkeit, weil die Feststellung des Staatsvoranschlages nach § 11 der Verfassung dem Reichsrathe zustehe Die blosse Vorlegung des Schlusssaldos vertrage sich mit dem constitutionellen Standpunkte nicht. Bei anderen Agenden der Staatsverwaltung (Přibramer Bergwerk) werde anders präliminirt, ebenso beim Religionsfond, Diöcesanfond u. A., also sei es auch bei den Bahnen möglich und sogar nothwendig. Redner stellte folgenden Antrag: „In dem künftigen Staatsvoranschlage zum Finanzgesetze sind sämmtliche im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen, insbesondere die Linien der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn, der Mährischen Grenzbahn, der Erzherzog-Albrecht-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn in den Titel „Staatseisenbahnbetrieb“ einzubeziehen.“

Abg. Dr. von Plener erklärte die Aufnahme der Ausgaben und Einnahmen der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in das Budget als erste Voraussetzung für die Controle durch den Obersten Rechnungshof, da dieser nur die in den Staatsvoranschlag aufgenommenen Posten zu prüfen habe. Selbst wenn diese Ausgaben blos durchlaufende Posten wären, wie die Zolleinnahmen, der Meliorationsfond, die Militärtaxen u. s. w., müssten sie in das Budget aufgenommen werden. Es sei daher der Antrag des Specialreferenten Abg. Dr. Ritter von Meznik vollkommen gerechtfertigt.

Abg. Dr. Herbst hob hervor, dass der Standpunkt, den der Oberste Rechnungshof einnehme, ein anderer sei als der, den das Abgeordnetenhaus einzunehmen habe. Dem Rechnungshofe sei es um die formelle Constatirung der Rechnungsrichtigkeit zu thun, das Abgeordnetenhaus müsse aber auf die Wahrung des Budgetrechtes bedacht sein.

Se. Excellenz Finanzminister Dr. Ritter von Dunajewski erklärte, dass er in der Bedeutung der Frage keinen genügenden Grund zu dem Wärmegrade finde, den die Erörterung angenommen habe. Er theile im Grossen und Ganzen die Bedenken, welche

gegen die gewünschte Einbeziehung geltend gemacht worden sind, und könne den von Seite mehrerer Herren angeführten Beispielen, insbesondere dem der Religionsfonds, die Macht zwingender Analogie nicht zuerkennen. Uebrigens werde er, soweit es sich um das Budget des nächsten Jahres handle, einem von allen Seiten des Budget-Ausschusses wiederholt ausgesprochenen Wunsche nach der fraglichen Einbeziehung seinerseits nicht entgegentreten; wogegen er sich aber ausspreche, sei die von den Abgeordneten Dr. Ritter von Meznik und Dr. von Plener beantragte Aufnahme eines Zusatzes in das Finanzgesetz für das Jahr 1890, durch welchen eine Directive zur künftigen Einbeziehung der in Frage stehenden Bahnpräliminarien gegeben werden soll. Redner sprach die Ansicht aus, dass das Finanzgesetz nur den Staatshaushalt für ein bestimmtes Jahr zu regeln habe, und dass Dispositionen für eine weitere Zukunft in den Rahmen des Finanzgesetzes nicht hineinpassen.

Abg. Ritter von Abrahamowicz betonte, der Oberste Rechnungshof wolle in keiner Richtung die Rechte des Hauses einschränken. Vom theoretischen Standpunkte aus bestehe ein grosser Unterschied zwischen der selbstständigen Verwaltung und dem Sequester. Der Staat verwalte die Bahn zeitweise, die Actionäre können die Verwaltung zurückverlangen. Wie würde es aussehen, wenn der Verwaltungsrath auf Antrag der Betriebsdirection eine grössere Capitalverwendung beschliessen würde? Darin liege ein principieller Unterschied gegenüber der reinen Staatsregie. Der Budget-Ausschuss werde die vom Verwaltungsrathe eingestellten Posten nicht ändern können, es handle sich daher nur um ein platonisches Recht.

Abg. Dr. Schaup beantragte folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, im Staatsvoranschlage für das Jahr 1891 sämmtliche im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen, insbesondere die Linien der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn, der Mährischen Grenzbahn, der Erzherzog-Albrecht-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn in den Titel „Staatseisenbahnbetrieb" einzubeziehen."

Abg. Dr. von Plener beantragte eine Einschaltung in den Antrag des Abg. Dr. Ritter von Meznik, wonach die Anfangsworte zu lauten hätten: „In dem Staatsvoranschlage zum Finanzgesetze für das Jahr 1891 sind" u. s. w.

Abg. Dr. Ritter von Meznik erklärte sich mit diesem Amendement einverstanden.

Se. Excellenz der Herr Finanzminister wiederholte den Inhalt seiner früheren Erklärung, und bemerkte, dass, wenn auch zugegeben werden mag, dass in Angelegenheiten von grosser und zwingender Bedeutung eine Erweiterung des formellen Rahmens des Finanzgesetzes durch neue Dispositiv-Bestimmungen ausnahmsweise platzgreifen könnte, der vorliegende Gegenstand doch keinen genügenden Anlass bieten dürfte, von der bisherigen Gestaltung der Finanzgesetze abzugehen, und dass vorliegenden Falles dem Budget-Ausschusse seine Zusage umsomehr genügen dürfte, als es ja unter allen Umständen in der Macht des Ausschusses gestanden habe und stehen würde, die in Frage stehende Einbeziehung des Privatbahnenbudgets in den Staatsvoranschlag aus eigener Initiative selbst vorzunehmen.

Abg. Dr. Ritter von Bilinski erklärte sich gegen eine Aenderung des Finanzgesetzes, namentlich nach den Erklärungen des Herrn Finanzministers, dass im künftigen Voranschlage den Wünschen des Ausschusses entsprochen werden wird. Redner erklärte sich daher für die Resolution des Abg. Dr. Schaup.

Abg. Dr. Kathrein beharrte auf seinem Standpunkte, dass die Vermengung von Privat- und Staatsgeldern aus Rücksichten der Controle nicht zulässig sei. Diese Vermengung sei nicht nothwendig, weil über die ganze Gebahrung der Privatbahnen Aufklärung in den Erläuterungen und Rechnungsabschlüssen zu finden sei. Wenn jedoch in Zukunft die Zusammenlegung gewünscht werde, sei Redner nicht dagegen, wohl aber gegen Aenderung des Finanzgesetzes. Mit der Resolution des Abg. Dr. Schaup erklärte sich Redner einverstanden, ebenso damit, dass die Erklärung der Regierung in den Generalbericht aufgenommen werde.

Der Antrag der Abgeordneten Dr. Ritter von Meznik und Dr. von Plener wurde hierauf mit 12 gegen 15 Stimmen abgelehnt und der Antrag des Abg. Dr. Schaup angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Project der Firma Egger & Lüthi in Kufstein für die Anlage einer Pferdeschleppbahn nach der Frachtenstation Söll-Leukenthal der Linie Salzburg-Wörgl: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kufstein hat die politische Begehung des Projectes der Firma Egger & Lüthi in Kufstein für die Anlage einer Pferdeschleppbahn nach der Frachtenstation Söll-Leukenthal der Linie Salzburg-Wörgl der k. k. Staatsbahnen für den 24. März anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Kufstein. [G.-I.-Z. 4082.]

— (Vergrösserung der Ankunftshalle und des westlichen Theiles des Vorplatzes der Kaiser Franz Josef-Bahn in Wien: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Vergrösserung der Ankunftshalle und des westlichen Theiles des Vorplatzes des Bahnhofes der Kaiser Franz Josef-Bahn in Wien für den 27. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Freiherr von Hock betraut. [G.-I.-Z. 3657.]

Projectirte schmalspurige Localbahn aus dem Aupathale auf die Schneekoppe. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes einer schmalspurigen Localbahn gemischten Betriebsystems aus dem Aupathale auf die Schneekoppe für den 27. März anberaumt. An dieser Commission werden wegen Anlage eines Anschlussbahnhofes für eine nach Schmiedeberg führende Zahnradbahn Vertreter der kgl. preussischen Regierung theilnehmen. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Carl Maschka betraut. [G.-I.-Z. 3814.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Zugvermehrung auf den Strecken Steinach-Irdning—Selzthal und Selzthal—St. Michael.) Ueber eine vom Staats-Eisenbahnrathe gegebene Anregung behufs Verbesserung der Verbindung von den Stationen der obenangeführten Strecken nach Graz und retour wird vom 1. April angefangen der in der Strecke Selzthal—Steinach-Irdning bisher nur wöchentlich zweimal verkehrende Postzug 2223 täglich in Verkehr gesetzt. Ferner treten vom genannten Zeitpunkte an folgende Personenzugvermehrungen ein:

a) In der Strecke Steinach-Irdning—Selzthal und zurück: Zug 2226 und 2268 (Steinach-Irdning ab 1 U. 40 M. bezw. 5 U. 32 M. Nachts, Selzthal an 2 U. 20 M. Nachts bezw. 6 U. 10 M. Morgens); Zug 2225 (Selzthal ab 2 U. 48 M. Nachts, Steinach-Irdning an 3 U. 28 M. Nachts);
b) in der Strecke Selzthal—St. Michael und zurück: Zug 925 (Selzthal ab 2 U. 43 M. Nachts im Anschlusse an Zug 2226, und St. Michael an 4 U. 58 M. Nachts); Zug 926 St. Michael ab 11 U. 35 M. Nachts, Selzthal an 1 U. 53 M. Nachts zum Anschlusse an Zug 2225).

— (Einführung des allgemeinen Telegraphenverkehres in der Haltestelle Landl.) Das k. k. Handelsministerium hat die Ermächtigung zur Eröffnung der Haltestelle Landl der Strecke Kl.-Reifling—Hieflau der k. k. Staatsbahnen als Telegraphenstation für die Staats- und Privat-Correspondenz ertheilt. [9. März, Z. 6965.]

— (Einführung des allgemeinen Telegraphenverkehres in der Eisenbahnstation Oberbřiz.) Das k. k. Handelsministerium hat die Ermächtigung zur Einführung des allgemeinen Telegraphenverkehres bei der demnächst einzurichtenden Eisenbahn-Telegraphenstation Oberbřiz der Strecke Pilsen-Dux ertheilt. [13. März, Z. 9820.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 22. und 26. November, dann 2. December 1889 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von drei für den Dienst auf den Secundär-Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmten Locomotiven stattgefunden. Diese der Serie III/a angehörigen Locomotiven wurden in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt erbaut und sind mit den Bahninventars-Nummern 927, 928 und 929, den Fabriks-Nummern 3381, 3382 und 3383 versehen und tragen die Namen „Dolloplass", „Kurzwald" und „Spillern". Der Kessel dieser Maschinen ruht mit innenliegendem Rahmen auf drei vor der Feuerkiste angebrachten Achsen, wovon die zweite die Triebachse ist. Die Dampfcylinder sind aussenliegend

und horizontal. die Dampfsteuerung ist innenliegend und für variable Expansion eingerichtet. Die Entfernung der drei Achsen beträgt 1·500 und 1·200 m, der Gesammtradstand 2·700 m, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 1·005—1008 m; die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Locomotive im betriebsfähigen Zustande 25·5 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven fanden auf der Strecke Wien-Wagram in normaler und verkehrter Maschinenstellung statt und wurden durchschnittliche Geschwindigkeiten von 40 bis 46 km und Maximalgeschwindigkeiten von 60 bis 70 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Tender-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu verwenden.

[H.-M.-Z. 8335.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Votirung diverser Vorlagen durch das Oberhaus.) Das ungarische Oberhaus hat in seiner am 11. März abgehaltenen Sitzung unter Anderem die Vorlage des Handelsministers über den Verkehr der in Oesterreich geaichten Fässer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15), über den Bau der Station Agram der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Maschinenwerkstätte dortselbst (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8), über den Vertrag mit dem Deutschen Reiche, betreffend die gegenseitige Unterstützung nothleidender Seeleute (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) und über das Budget der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore pro 1890 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1889) ohne Debatte einstimmig genehmigt.

Localbahnen Warasdin-Golubovec und Ocura-Sveti Jakob. (Abänderung der Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ (Nr. 25 vom 25. Februar) verlautbart bezüglich des Baues und Betriebes der Warasdin-Golubovecer Localbahn und deren Flügelbahn Ocura-Sveti Jakob (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 104, 108 und 114 ex 1889), dass die vom kgl. ungarischen Communications-Minister am 7. Mai 1886, mit Z. 16.779, herausgegebene Concessions-Urkunde in folgender Weise abgeändert wurde:

„Auf Grund Allerhöchster Entschliessung ddo. Wien, 1. Februar 1890, wird die Concessions-Urkunde der Warasdin-Golubovecer Localbahn und deren Flügelbahn Ocura-Sveti Jakob, wie folgt, modificirt:

§ 1. Indem die Bestimmungen des § 8 der Concessions-Urkunde, betreffend die Beendigung des Baues und der Uebergabe der Bahn für den allgemeinen Verkehr, ausser Kraft gesetzt werden, wird für den Ausbau der Bahn und deren Uebergabe für den allgemeinen Verkehr (anstatt 1. December 1889) als letzter Termin der 30. Juni 1890 bestimmt.

§ 2. Der Punkt E des § 5 der Concessions-Urkunde wird ausser Kraft gesetzt, und bestimmt, dass für Anschaffung der Betriebsmittel von dem im § 20 der Concessions-Urkunde vorgeschriebenen Baucapital, nunmehr in Baarem nur 100.000 fl., der Rest von 80.000 fl. aber in Stammactien im vollen Nominalwerthe (gegen ursprünglich 180.000 fl. in Baarem) zu verwenden sein wird; ferner, dass diese 100.000 fl., sowie die Stammactien im Nominalwerthe von 80.000 fl. durch den Concessionär spätestens vor Eröffnung des Betriebes der Direction der den Betrieb führenden kgl. Ungar. Staatsbahnen zu übergeben sind, die auch die für die Bahn nöthigen Betriebsmittel zur Verfügung stellen wird.

§ 3. Insoferne der Ausbau der Bahn während des in § 1 bestehenden Termines nicht vollendet und die Bahn bis zum festgestellten Zeitpunkte, d. i. Ende Juni, nicht dem allgemeinen Verkehre übergeben werden sollte, wird die im oberen § 2 bestimmte Begünstigung der Bezahlung der Betriebsmittel ausser Kraft gesetzt, bezw. wird in diesem Falle der Punkt E des § 5 der Concessions-Urkunde unverändert von Neuem in Kraft treten.“

[Kgl. ungar. H.-M.-E. vom 19. Februar, Z. 7872.]

Statistischer Rath. (Ernennung der Mitglieder.) Der kgl. Ungar. Handelsminister hat im Sinne des Organisations-Statutes den „Statistischen Rath“ bestellt, dessen Präsidium dem jeweiligen Handelsminister vorbehalten ist. Es wurden ernannt: zum ersten Präsidenten-Stellvertreter der Staatssecretär des Handelsministeriums Béla Lukacz, zum zweiten Präsidenten-Stellvertreter der Director des landesstatistischen Bureaus, Ministerialrath Dr. Carl Keleti, ferners als Mitglieder der Präsident des Directoriums der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrath von Ludwigh, eine Anzahl Beamte aus sämmtlichen Ministerien, und Fachämtern, Professoren der technischen Hochschule, Mitglieder des Ingenieur- und des Gewerbevereines, der Akademie der Wissenschaften, Vertreter der Handelskammern, der Museen, der bedeutenderen Assecuranz-Gesellschaften, des Landes-Industrie-Vereines u. dgl. Unter den berufenen Beisitzern befinden sich mehrere Mitglieder des Oberhauses und des Abgeordnetenhauses. Zu Schriftführern des Statistischen Rathes wurden Concipist Dr. Anton Vizeneker und Conceptspraktikant Dr. Zoltán Báth ernannt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung eines Stationsnamens.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ verlautbart, dass über Anordnung des kgl. ungar. Handelsministers der bisherige Name der Station Vericsics der Linie Szabadka (Maria Theresiopel) —Ó-Becse der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Bács-Bodrogher Localbahnen auf Bekova geändert wurde.

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Normirung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit.) In der vom kgl. ungarischen Handelsminister in Angelegenheit der Normirung der Fahrgeschwindigkeit auf den mit elektrischer Kraft betriebenen Linien der Budapester Stadtbahn-Unternehmung angeordneten Conferenz (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 24 ex 1890), in welcher unter Vorsitz des Sectionsrathes Albin Barovich des kgl. Ungarischen Handelsministeriums die betheiligten Staats- und Communalbehörden und die Stadtbahn-Unternehmung durch Delegirte vertreten waren, wurde nach eingehender Debatte der Antrag gestellt, im Bereiche speciell bezeichneter Strassenzüge, je nach deren Frequenz und Breite derselben, die Maximalfahrgeschwindigkeit speciell zu bestimmen, so zwar, dass in gewissen Strassen diese nicht 10 km, in anderen nicht 15 km pro Stunde überschreiten darf, während sie ausnahmsweise in der wenig frequentirten und sehr breit angelegten äusseren Podmaniczkygasse selbst mit 20 km per Stunde zulässig ist. Bei Strassenkreuzungen im Allgemeinen soll die Fahrgeschwindigkeit nur 6 km per Stunde betragen und das Läutewerk bereits auf eine Entfernung von 200 m functioniren. Schliesslich wurde beantragt, dass vor besonders frequenten Strassen-Knotenpunkten Haltestellen errichtet werden und bei Uebersetzung derselben unter Vorantritt des Conducteurs ein ganz langsames Tempo eingehalten werde.

Ausland.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) In der Sitzung der zweiten Kammer des Sächsischen Landages vom 14. März wurden über das kgl. Decret Nr. 25, betreffend die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe, folgende Beschlüsse gefasst:

1. An die königl. Staatsregierung das Ersuchen zu richten, fiscalisches Areal, welches in der Nähe der Bahnhöfe vorhanden ist, oder durch den Umbau verfügbar wird, blos dann zu veräussern, wenn es für öffentliche Zwecke, zu einer unmittelbar mit dem Eisenbahnbetriebe in Verbindung stehenden Anlage (z. B. Markthallen, Postgebäude etc.) gebraucht wird, im übrigen aber keine Veräusserung zu gestatten, ehe die Bahnhofslagen in durchaus fertigem Zustande eine Reihe von Jahren im Betriebe gewesen sind, und ehe der sichere Beweis erbracht ist, dass ein oder das andere Grundstück für alle Zeiten entbehrlich erscheint;
2. der königl. Staatsregierung zu überlassen, ein Abkommen mit der Stadtgemeinde Dresden nach Massgabe der in dem vorgeschlagenen Entwurf niedergelegten Grundzüge zu treffen;
3. der königl Staatsregierung zur Erwägung anheimzugeben, über die Anlage eines Verkehrs- und Winterhafens genaue Erhebungen und Ueberschläge ausarbeiten zu lassen, auf Grund derselben mit dem Rath der Stadt Dresden in Verhandlungen über die Betheiligung an den Kosten der Ausführung einzutreten und dem nächsten Landtag weitere Mittheilungen zu machen;
4. die Petition der Gemeinden Uebigau, Mickten, Kaditz, Serkowitz, Ober- und Niederlössnitz, Kötzschenbroda der Königl. Staatsregierung zur Kenntniss zu übergeben;
5. die Petition der Besitzer der an der Ostbahnstrasse gelegenen und angrenzenden Grundstücke auf sich beruhen zu lassen;

6. zu dem Umbaue der Dresdner Bahnhöfe und der Ausführung der damit zusammenhängenden neuen Bahn- und sonstigen Anlagen nach dem dargelegten Plane, dessen Ausführung generell auf 34,870.000 Mk. veranschlagt worden ist, das Einverständniss unter der Voraussetzung, dass mit der Stadtgemeinde Dresden wegen Leistung des als angemessen erachteten Beitrages zu den Baukosten ein befriedigendes Abkommen erzielt wird, zu erklären;
7. der Staatsregierung für die gedachten baulichen Herstellungen das Expropriationsbefugniss, soweit nöthig, zu ertheilen;
8. als erste Baugeldrate den Betrag von 3,000.000 Mk. zu bewilligen.

Italien. (Neue im Jahre 1889 eröffnete Linien.) Im Jahre 1889 wurden in Italien Eisenbahnlinien in der Gesammtlänge von 467·542 km dem Betriebe übergeben, und zwar Linien I. Kategorie in der Länge von 68·839 km, II. Kategorie in der Länge von 37·138 km, III. Kategorie in der Länge von 129·775 km, Secundärbahnen in Sardinien in der Länge von 148·832 km, Industriebahnen in der Länge von 82·958 km. Von Eisenbahnen I. Kategorie wurden eröffnet: Im Februar die Strecke Palmi-Petrace der Linie Reggio-Castrocucco in der Länge von 6·500 km, im März die Strecke Fornovo-Berceto der Linie Parma-Spezia 21 km lang. Die Kosten betrugen nahezu 24 Millionen L. Im April die Linie Succursale dei Giovi 23·938 km lang, deren Kosten sich auf 81 Millionen L. beliefen. Im Juni endlich die Strecke Vallo-Pisciotta der Linie Rattipaglia-Castrocucco in der Länge von 17·401 km, welche $10^1/_2$ Mill. L. kostete. Von der II. Kategorie wurden dem Betriebe übergeben: die Strecken Messina-San Filippo der Linie Messina-Patti-Cerda und Robilante-Vernante der Linie Cuneo-Ventimiglia; erstere 27·941 km, letztere 9·196 km lang. Die weitaus grössere Anzahl der eröffneten Strecken fallen in die III. Kategorie, und zwar Argenta-Ravenna, Cesenatico-Rimini und Lavezzola-Massalombarda der Eisenbahn Ferrara-Rimini in der Gesammtlänge von 68·834 km; Ponte San Pietro-Usmate der Linie Ponte San Pietro-Seregno, 17·551 km lang; Ceva-Priola der Linie Ceva-Ormea, 18·609 km lang; Crevalcone-S. Felice der Linie Bologna-Verona, 11 km lang; Valsavoia-Scordia der Linie Valsavoia-Caltagirone, 13·780 km lang. In Sardinien wurden eröffnet: Die Eisenbahnen Isili-Sorgono, 83·312 km; Sassari-Alghero, 33·871 km; und die zwei Strecken Tirso-Onniferi und Onniferi-Nuoro der Linie Macomer-Nuoro in der Gesammtlänge von 31·649 km. Von Industriebahnen wurden endlich dem Betriebe übergeben: Die Eisenbahnen Neapel-Pozzuoli-Cuma (19·6 km), Verona-Caprino (34·358 km) und die Strecke Rom-Albano der Linie Rom-Narni (29 km).

— (Project für eine Verbindungslinie zwischen den Stationen Montesanto und Centrale in Neapel.) Herr Manfred Lanza Marquis von Misuraca hat beim Ministerium für öffentliche Arbeiten um die Concession für den Bau und Betrieb einer die Linie Neapel-Pozzuoli-Cuma mit der Eisenbahn-Centralstation verbindenden Eisenbahn, und zwar von der Station Montesanto nach der gedachten Centralstation, angesucht. Für diese Eisenbahn, welche eine Circumvallationslinie um Neapel darstellen würde, beansprucht der Concessionswerber eine jährliche Staatssubvention von 3000 Lire per Kilometer für die Dauer von 70 Jahren, vom Zeitpunkte der Eröffnung der Linie an gerechnet.

— (Project für eine Eisenbahn von Varese nach Campo dei Fiori.) Eine Privatfirma hat, wie wir dem „Bollettino delle Finanze, Ferrovia e Industrie" entnehmen, um Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Varese nach Campo dei Fiori angesucht. Dieses Ansuchen wurde von der Regierung in Erwägung gezogen.

— (Eisenbahn Ceva-Ormea: Stand der Arbeiten auf der Strecke Mursecco-Val d'Inferno.) Am 1. März befanden sich sämmtliche für den Bau der Strecke erforderlichen Gründe im Besitze der Unternehmung Villaresi, welcher die Ausführung um den Preis von 1,613.000 Lire überlassen worden war. Von grösseren Objecten sind zwei Brücken über den Tanaro und den Malsonana bereits fertiggestellt, während eine zweite Brücke über den Tanaro erst in Angriff genommen wurde. Von den auszuführenden 41 kleineren Objecten sind 31 vollendet und 10 im Baue. Ebenso sind im Baue begriffen die Station Ganesio, die Haltestelle Trappa und 2 Wächterhäuser, während 5 Wächterhäuser bereits stehen.

— (Eisenbahn Catanzaro-S. Eufemia: Stand der Arbeiten auf der Strecke Settingiano-Marcellinaro.) Diese Strecke soll noch im October fertiggestellt werden und sind die Arbeiten auch schon bedeutend fortgeschritten. Die zwei Brücken über den Fallaco sind bereits ausgeführt, ebenso die Stationsgebäude und die kleineren Objecte, so dass nur mehr der Ausbau des Tunnels Marcellinara (1758 m), von welchem bereits bei 1000 m gebohrt wurden, und einige Consolidirungsarbeiten erübrigen.

— (Eisenbahn Casarsa-Spilimbergo-Gemona.) Der Commission für die Trassenrevision dieser Linie wurden zwei Trassen zur Begutachtung vorgelegt. Die erste wendet sich von Spilimbergo nach rechts und übersetzt den Tagliamento, um dann am linken Ufer dieses Flusses in gerader Linie San Daniele und Gemona zu erreichen. Die zweite hingegen zieht sich in gerader Linie von Spilimbergo nach Pinzano und traversirt erst dann mittelst einer Curve den genannten Fluss, um sohin in einem grossen Bogen San Daniele zu berühren und von hier nach Gemona sich zu wenden. Die Commission hat sich nun aus strategischen Rücksichten für die zweite Trasse ausgesprochen, vorausgetzt, dass die Regierung gesonnen ist, eine Mehrauslage von 3 Mill. Lire auf sich zu nehmen. Uebrigens wurde eine Aenderung dieser Trasse insoferne in Aussicht genommen, als dieselbe von Pinzano mittelst einer Curve nach rechts den Fluss übersetzen und sohin in gerader Linie die erste Trasse oberhalb San Daniele erreichen soll. Durch diese Linie würde die Verbindung zwischen Pontafel und Mestre namhaft abgekürzt.

— (Sommerfahrordnung auf den Seen Maggiore, Como, Lecco, Lugano und den anschliessenden Eisenbahnlinien.) Am 11. März fand bei dem Eisenbahn-Bezirks-Inspectorate in Mailand eine Versammlung der an dem Verkehre auf und zu den Seen Maggiore, Como, Lecco, Lugano betheiligten Schiffahrts- und Eisenbahn-Unternehmungen zum Behufe der Feststellung einer Sommerfahrordnung statt, welche mit Nächstem veröffentlicht werden wird.

— (Frachtenverkehr im Hafen von Genua.) Während des Monates Jänner wurden an den Anländen des Hafens von Genua 17.264 Lastwagen, mithin täglich durchschnittlich 690 Lastwagen geladen. In demselben Monate des Vorjahres erreichte die Zahl der Wagen blos 15.712. Von Seite der Mittelmeerbahn wurde Vorsorge getroffen, dass im genannten Hafen täglich 700 leere Lastwagen zur Verfügung stehen.

— (Erhöhung des Gehaltes der Beamten der Mittelmeerbahn.) Am 28. Februar fand eine Sitzung des Verwaltungsrathes der Mittelmeerbahn statt, in welcher der Beschluss gefasst wurde, den Betrag von 750.000 Lire zur Aufbesserung des Gehaltes des gesellschaftlichen Personals und für Remunerationszwecke zu verwenden.

Schiffahrt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Trajectverkehr bei Gombos.) Der Donau-Trajectverkehr zwischen Gombos und Erdöd ist am 9. März für Transporte aller Art wieder eröffnet worden.

Preussen. (Spree-Schiffahrt.) Nach einer Bekanntmachung des Polizeipräsidenten in Berlin ist in den zum Polizeibezirke von Berlin gehörigen Wasserstrassen der Verkauf von Obst, Kartoffeln und Torf auf den Kähnen vom 1. Mai ab nicht mehr gestattet.

Belgien. (Guide du Batelier 1889.) Bereits im Jahre 1880 war über Auftrag der belgischen Regierung unter dieser Bezeichnung eine Druckschrift erschienen, welche die für die belgische Binnenschiffahrt geltenden Vorschriften und ausserdem zahlreiche für den Rheder- und Schifferstand wichtige Mittheilungen und Auskünfte, sowie eine Karte der belgischen Wasserstrassen unter Angabe ihrer nutzbaren Ausmasse, Hafenplätze u. dgl. enthielt, Der rasche Absatz, den das Buch fand, wie der Umstand, dass andere Staaten gar bald mit ähnlichen Publicationen nachfolgten, sprechen am deutlichsten für den praktischen Werth desselben. Das Ministerium für Ackerbau, Industrie und öffentliche Arbeiten entschloss sich daher zu einer neuen erweiterten Auflage, mit deren Ausarbeitung der Chef-Ingenieur für Brücken- und Strassenbauten A. Dufourny betraut wurde, und welche in der zweiten Hälfte des Vorjahres zur Ausgabe gelangte. Dieselbe enthält in ihrem ersten Theile die hauptsächlichsten Schiffahrtsnormen, als: das mit k. Decret vom 1. Mai 1889 erlassene allgemeine Reglement für die belgischen Wasserstrassen sammt den Specialreglements für einzelne derselben, die einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes und der Verordnungen über die Aufbewahrung und den Transport von

Sprengstoffen, die Normen für den Wassertransport von Petroleum und ähnlichen Stoffen, das k. Decret über den freien Verkehr der Schiffe der Kriegsverwaltung, die Vorschriften über die Schiffsvermessung, über die Gebührenfreiheit der Düngerschiffe und über das Ablagern von mineralischen und anderen Abfällen an und in Gewässern. Der zweite Theil beginnt mit einem genauen Distanzenverzeichnisse für die einzelnen Wasserstrassen, welches darum für jeden Schiffer unentbehrlich ist, weil die befahrene Strecke die Grundlage für die Bemessung der Schiffahrtsgebühren bildet. Sodann folgen in Tabellenform die wichtigsten technischen Daten über die Wasserstrassen, als beispielsweise Länge, Breite, Schleusenzahl, Ankertiefe, Breite und Beschaffenheit des Leinpfades, Maximaltonnengehalt der zur Befahrung zugelassenen Schiffe, endlich ein Verzeichniss der 1888 im Verkehr zwischen einzelnen belgischen, holländischen, deutschen und französischen Binnenhäfen gezahlten Frachtsätze. Die bezüglichen Daten sind theils von der Staatsverwaltung selbst geliefert, theils den Berichten des Hauses Bracq-Miroir und der Fachzeitung „Das Schiff“ entnommen, und wurden in einer Weise zusammengestellt, um die Interessenten soviel als möglich über die so wichtige Frage der Transportkosten zu informiren und ihnen zu deren annähernden Berechnung einen Behelf zu bieten. Zahlreiche Karten und graphische Darstellungen bilden einen Anhang des Werkes und sind aus denselben insbesondere eine Karte der Wasserstrassen Belgiens und der Grenzprovinzen der Nachbarstaaten im Massstabe 1:1,000.000, sowie eine graphische Darstellung der Schleusenausmasse und Anlegplätze dieser Wasserstrassen hervorzuheben.

Verschiedene Mittheilungen.

Ungarische Westbahn. (Generalversammlung.) Am 30. März findet die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Westbahn statt. Gegenstände der Berathung sind: 1. Bericht der Direction über die Verwaltung der Gesellschafts-Angelegenheiten im vorigen Jahre, über den Stand des Actiencapitals, sowie über die Erfüllung der vom Staate in dem Verstaatlichungs-Vertrage übernommenen Verpflichtungen. 2. Bericht des Aufsichtsrathes über die Richtigkeit der von der Direction vorgelegten Daten. 3 Ertheilung des Absolutoriums für das Jahr 1889 an die Direction und den Aufsichtsrath. 4. Wahl von Mitgliedern in die Direction und eventuell in das Aufsichtscomité.

Generalversammlungen.

16. März: Neutitscheiner Localbahn.
25. „ Alföld-Fiumaner Bahn.
25. „ Erste Siebenbürger Eisenbahn.
28. „ Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.
29. „ Wiener Tramway-Gesellschaft.
29. „ Theisseisenbahn-Gesellschaft in Liquidation.
30. „ Allgemeine österreichische Waggonleih-Gesellschaft.
31. „ Ungarische Westbahn.
2. April: Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
3. „ Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
11. „ Donau-Drau Eisenbahn.
19. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
10. Mai: Galizische Carl Ludwig-Bahn.

Rückzahlung.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission. In Gemässheit des Gesetzartikels XXXII v. J. 1888 und laut Kundmachung vom 29. August 1889 hat der kgl. ungar. Finanzminister sämmtliche noch ausstehende Obligationen der 5percentigen Alföld-Fiumaner Prioritätsanleihe I. und II. Emission zur Rückzahlung am 1. März 1890 gekündigt. — Mit dem 1. März 1890 hat die Verzinsung der gekündigten Obligationen aufgehört.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. April:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 7.50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. fl. 4.— ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. fl. 3.75 Silber. — 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen. Für Mk. 500 Capital Mk. 11.25 Gold.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen, Em. 1886. Für je Mk. 400 Capital Mark 8.— Gold. — 6 pCt. Prioritäts-Obligationen (Verein. ungarische Dampfschiffahrts-Gesellschaft), für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Donau-Drau-Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. fl. 5.— Silber.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1871. fl. 3.75 Silber.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J 1883 (steuerpflichtig). Für je Mk. 3000 Capital Mk. 54.— Gold, für je Mk 600 Capital Mk. 10.80 Gold. — 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerfrei). Für je Mk. 2000 Capital Mk 40.— Gold, für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.50 ö W.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten. Em. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritäts-Obligationen. Mk. 6.— Gold.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen (Salzkammergut). Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold, Em. 1884, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Erste Siebenbürger Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. fl. 4.97·2 Silber.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäts-Obligationen. Serie X. Frcs. 6.50 Gold.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. III. Em. fl. 7.45·8 Silber, IV. Em. 1875 Mark 9.94·4 Gold.

Ungarische Nordostbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. fl. 7·50 Silber. — 6 pCt. Gold-Prioritäten. Für je fl. 1000 Capital Mk. 60.— Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen I. und II. Em. fl. 5.— Silber.

Rückzahlungen.

Ab 1. April:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Jänner).

Donau-Drau-Eisenbahn. Actien (verlost am 1. October 1889) und sämmtliche noch aushaftenden Prioritäten.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1889).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. steuerpflichtige und steuerfreie Gold-Prioritäten v. Jahre 1883 (verlost am 1. October 1889).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten und 4 pCt. Gold-Prioritäten (verlost am 1. October 1889).

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885 (verlost am 1. October 1889).

Erste Siebenbürger Eisenbahn. Actien (verlost am 1. October 1889).

Sudbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten der Serie X (verlost am 2. December 1889).

Ungarische Nordostbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1889).

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. März d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. k. Regierungsrath und Betriebsdirector der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn Wenzel Sladkowski den k. persischen Sonnen- und Löwen-Orden dritter Classe, und der Beamte der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Johann Singer den k. persischen Sonnen- und Löwen-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1890 gelangen im Verkehre zwischen der Station Priglevicza-Szt. Iván der kgl. Ungarischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der in Galizien und der Bukowina gelegenen österreichischen Eisenbahnen andererseits für die Beförderung von ermässigten Eilgütern und Gütern der Normalclasse I im Wege eines besonderen Blatttarifes directe Kartirungssätze zur Einführung.

Exemplare dieses Blatttarifes sind bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Budapest, sowie im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien erhältlich.

Wien, am 18. März 1890. [197]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugleich im Namen der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Druckfehler-Berichtigung im Local-Gütertarife.

In der deutschen Ausgabe des ab 1. Jänner 1890 giltigen Local-Gütertarifes erscheinen in der oberen Kopfrubrik des auf Seite 33 enthaltenen, für Eisenwaaren giltigen Ausnahmetarifes V in Folge eines Druckfehlers die Stationsnamen vertauscht, und ist daher folgende Berichtigung durchzuführen:

Es ist statt „Tepla": „Rózsahegy", statt „Szepes-Olaszi-Várallja": „Ruttka", statt „Ruttka": „Szepes-Olaszi-Várallja" und statt „Rózsahegy": „Tepla" zu setzen.

Budapest, am 18. März 1890. [198]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Begünstigungs-Tarifen im Fracht- und Eilgut-Verkehr auf der Arad-Temesvárer Eisenbahn.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat zu den für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Arad-Temesvárer Eisenbahn vom 1. September 1887 giltigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen (Theil II) den Nachtrag II vom 15. März 1890 in Kraft gesetzt, welcher die Aenderung von Bestimmungen, sowie des Ausnahmetarifs I, und die Aufnahme neuer Ausnahmetarife enthält. Durch diese Massregel werden die Ausnahmetarife der kgl. Ungarischen Staatsbahnen grösstentheils auch auf die Linien der Arad-Temesvárer Eisenbahn ausgedehnt, wodurch sich die Frachtsätze für eine grosse Reihe von Artikeln wesentlich ermässigen. Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen für 30 kr. per Exemplar erhältlich.

Ungarische Nordostbahn. (Richtigstellung des Personentarifes.) Die Direction der Ungarischen Nordostbahn verlautbart, dass vom 15. März an die Gebühren für die Personenbeförderung zwischen den Stationen Nyiregyháza und Demecser der Linie Nyiregyháza-Csap-Unghvár nicht mehr nach der zweiten, sondern fernerhin nach der ersten Zone berechnet werden, demzufolge der seit 1. Jänner 1890 giltige Tarif, Heft 1, auf Seite 39 und 56 dementsprechend abzuändern ist.

Bezeichnung der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. (Abkürzung der Namen.) Unter Bezugnahme auf die in der Nummer 4 des Verordnungsblattes vom Jahre 1888 auf Seite 90 veröffentlichte Zusammenstellung jener Abkürzungen der Bahnbezeichnungen, deren sich das Verordnungsblatt vorkommenden Falles bedienen wird, bringen wir unter Berücksichtigung der seither bei den Eisenbahnverwaltungen eingetretenen Aenderungen nachstehend eine neue Zusammenstellung dieser Abkürzungen:

Bahn	Abkürzung
K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. St. B.
Achensee-Bahn	A. B.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	A. T. E.
Böhmische Commercialbahnen	B. C. B.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	B. N. B.
Böhmische Westbahn	B. W. B.
Bozen-Meraner Bahn	B. M. B.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	B. L. E. G.
Bukowinaer Localbahnen	B. L.
Buschtěhrader Eisenbahn	B. E. B.
Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauss & Cie.	D. T. K. & C.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	D. B. E.
Erzherzog Albrecht-Bahn	E. A. B.
Gaisbergbahn	G. B.
Galizische Carl Ludwig-Bahn	C. L. B.
Graz-Köflacher Eisenbahn	G. K. E.
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft	K. E. G.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. F. N. B.
Kolomeaer Localbahnen	K. L.
Kremsthalbahn-Gesellschaft	K. Th. B.
Kuttenberger Localbahn	K. B. L.
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	E. L. B. T.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellsch.	L. C. J. E.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	L. V. E.
Mährische Grenzbahn	M. G. B.
Mährisch-schlesische Centralbahn	M. S. C. B.
Mühlkreisbahn	M. B.
Neutitscheiner Localbahn	N. L. B.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	Oe. L. E. G.
Oesterr. Nordwestbahn	Oe. N. W. B.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	St. E. G.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	O. F. E.
Prag-Duxer Eisenbahn	P. D. E.
Salzburger Eisenbahn- u. Tramway-Gesellschaft	S. L. B.
Stauding-Stramberger Localbahn	St. St. L. B.
Steyrthalbahn	St. Th. B.
Südbahn-Gesellschaft	S. B.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	S. N. V. B.
Eisenbahn Wien-Aspang	E. W. A.
Wiener Localbahnen	W. L. B.
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	W. P. B.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	N. W. T. G.
Wiener Verbindungsbahn	W. V. B.

Bahn	Abkürzung
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	K. U. St. E.
Arad-Temesvárer Eisenbahn	A. T. V.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	V. A. Cs. E.
Barcs-Pakrácz—Lipiker Eisenbahn	B. P. E.
Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn	B. F. E.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	F. B. E.
Gölnitzthalbahn	G. Th. B.
Localbahn Güns-Steinamanger	L. G. St. a. A.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	K. O. E.
Marmaroser Salzbahn	M. S. B.
Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn	M. F. E.
Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn	N. K. N. B. E.
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	R. Oe. E. E.
Szamosthalbahn	Sz. Th. B.
Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn	Sz. N. E.
Torontaler Localbahnen	T. L. B.
Ungarische Nordostbahn	U. N. B.

Bahn	Abkürzung
K. und k. Bosnabahn	K. u. k. B. B.
Bosnisch-herzegowinische Staatsbahn	B. H. St. B.
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	K. u. k. M. B.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
813	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlproducte, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Malz	Brody	Granica transito für Warschau und Lodz	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. jedoch bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für den Galizisch-Polnischen Verkehr vom 1. August n./St. 1886	76·9 kr.	74·9 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautenden Orig.-Aufgabs-Recep. und Frachtbriefe, auf welchen der Weitertransport ab Granica nach Warschau oder Lodz unter Angabe der Verrechnungsdaten und Wagennummern bahnämtlich bestätigt sein **muss**. Die Vorlage dieser Documente hat spätestens 2 Monate nach Ablauf dieses Zugeständnisses zu erfolgen	
814	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen, rohes	M.-Ostrau	Granica transito für Sosnowice loco	**Nachweisung eines Minimalverfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende März 1891	Localtarif vom 1. November 1889	27·5 kr.	17·4 kr.	10·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätest. zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
815	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Zuckerrüben	Czernotin-Keltsch Milotitz Hustopetsch	Leipnik	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Effectuiren des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	kr 11·8 14·2 15·4	kr. 9·5 12·0 13·5	kr. 2·3 2·2 1·9	Im Kartirungswege		
			2. Rübenschnitze	Leipnik	Czernotin-Keltsch Milotitz Hustopetsch				10·2 12·6 13·8	7·9 10·4 11·9	2·3 2·2 1·9			
816	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schilf und Schilfrohr, auch Bast und Binsen	Wilfleinsdorf		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Unterlassung von Routenvorschriften auf den Frachtbriefen. Auflieferung der Sendungen mit nach bayerischen Bestimmungsstationen oder über Bayern hinaus lautenden Frachtbriefen	Vom 1. April 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	kr. ö. W.	kr. ö. W.	kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
					Salzburg transit				68·5	52·02	16·48			
					Simbach transit				67·5	51·32	16·18			
					Passau transit				66·6	50·72	15·88			
					Eger transit				80·7	57·62	23·08			
817	Mährisch-schlesischen Centralbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	**Ergänzung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 21. December 1889, sub Post 8310, für oberschlesische Kohle publicirte Frachtbegünstigung im Rückvergütungswege findet auch bei rechtzeitiger Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe Anwendung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
818	Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.		Getreide	Augartenbrücke	Asparn	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bedingungen	Bis auf Widerruf	Allgemeiner Gütertarif	12·0	7·0	5·0	Im Kartirungswege		
					Essling				13·6	8·5	5·1			
					Gr.-Enzersdorf				16·8	10·0	6·8			
			Bau- und Brennholz	Augartenbrücke	Gr.-Enzersdorf	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			16·8	10·0	6·8			Das Bauholz nicht über zwei Wagenlängen
			Getreide	Floridsdorf Rangirbahnhof	Asparn				8·0	7·0	1·0			
					Essling				10·4	8·0	2·4			
					Gr.-Enzersdorf				12·8	9·0	3·8			
			Schlägelschotter		Asparn				8·0	6·4	1·6			
					Essling				10·4	7·4	3·0			
					Gr.-Enzersdorf				12·8	7·9	4·9			
819	Südbahn-Gesellschaft		Korkholz in Ballen	Fiume	Triest S.B.		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1890	Ausnahmetarif für den Frachtgut-Verkehr zwischen Fiume und Triest, giltig vom 17. Sept. 1888	62 kr. N. incl. Mgb.	56 kr. N. incl. Mgb.	6 kr. N. incl. Mgb.	Im Kartirungswege		
820	Südbahn-Gesellschaft	Königlich ungarischen Staatseisenbahnen	Holzräder ohne Eisenbeschlag	Miskolcz	Triest	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen. Parteiroutenvorschreibungen sind unstatthaft	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ungarisch-Adriatischer Verbands-Tarif Heft 3 vom 1. September 1888 sammt Nachträgen, bezw. Ungar.-Adriatischer Tarif Heft 1 und Localtarif der königlich ungarischen Staatseisenbahnen	253·6 kr. ö. W. pro 100 kg	197·4 kr. ö. W. pro 100 kg	56·2 kr. ö. W. pro 100 kg	Im Kartirungswege		
			Güter (Möbel und Möbelbestandtheile, sowie Fässer, neue leere), eingereiht in den Ungarisch-Adriatischen Verbands-Ausnahme-Tarif Nr. 7: h			Unter Aufrechthaltung der auf den bezüglichen Ausnahmetarif Bezug habenden Bestimmungen des ab 1. September 1888 giltigen Ungarisch-Adriatischen Verbandstarif-Heftes 3 und des ab 1. Februar 1890 giltigen Nachtrages III			124·88 ö. W. fl. pro Wagen	124·78 ö. W. fl. pro Wagen	—			
			g						134·78 ö. W. fl. pro Wagen	134·78 ö. W. fl. pro Wagen	—			
			f						151·68 ö. W. fl. pro Wagen	141·24 ö. W. fl. pro Wagen	10·44 ö. W. fl. pro Wagen			
			e						96·86	96·86	—			
			d						316·1 kr. ö. W. pro 100 kg	275·7 kr. ö. W. pro 100 kg	40·4 kr. ö. W. pro 100 kg			
			c						575·6 kr. ö. W. pro 100 kg	488·0 kr. ö. W. pro 100 kg	87·6 kr. ö. W. pro 100 kg			
			b						362·4 kr. ö. W. pro 100 kg	345·5 kr. ö. W. pro 100 kg	16·9 kr. ö. W. pro 100 kg			
			a						348·2 kr. ö. W. pro 100 kg	318·5 kr. ö. W. pro 100 kg	29·7 kr. ö. W. pro 100 kg			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
821	Böhmischen Commercialbahnen		Getreide	Domausnic	Nimburg St.E.G.	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	31·4 kr.	15·4 kr.	16·0 kr.	Im Kartirungswege		
822	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Düngemittel, natürliche und künstliche, russischer Provenienz	Podwołoczyska (Bahnhof) transit	Prerau	Aufgabe von vollen Wagenladungen à 10 Tonnen mit directen Frachtbriefen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens bis Ende 1890	Oesterr.-Süd-westrussischer Grenzverkehr		92·8 kr.		Im Kartirungswege		
823	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahnen Dembica-Rozwadów u. Jaroslau-Sokal	Holz des Specialtarifes 2	Eigenen Stationen	Podgórze transit	Die Begünstigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 17. December 1889, sub Post 3078, publicirten Refactietabelle für Holz pro 1890, Position A, **finden unter den im descriptiven Theile dieser Tabelle stipulirten Bedingungen** mit Giltigkeit vom 3. Tage nach Erscheinen dieser Publication bis Ende 1890 auch auf Holztransporte via Podgórze-Plaszów mit der Bestimmung nach Zwardon und darüber Anwendung.								
824	Oesterr. Nordwestbahn		Brennholz	Schönwald-Frain	Wien Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für Brennholz im Ausnahmetarif III vorgesehenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. August 1883	24·6 kr.	15·0 kr.	9·6 kr.	Im Kartirungswege		Waaggeld wird nicht berechnet

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 35. Wien, 25. März 1890. III. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 16. März 1890*), betreffend die Convertirung der 5percentigen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in Gold der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Zum Behufe der Rückzahlung der auf Grund des Gesetzes vom 23. December 1881, R.-G.-Bl. Nr. 141, ausgegebenen und noch nicht zur Verlosung gelangten, im Eisenbahnbuche ob den Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn pfandrechtlich sichergestellten, mit jährlich fünf Procent in Gold steuerfrei verzinslichen und innerhalb längstens 85 Jahren vom Jahre 1887 angefangen rückzahlbaren Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen der Kaiserin Elisabeth-Bahn wird die k. k. Regierung ermächtigt, ein mit höchstens vier Procent in Gold steuerfrei verzinsliches, ebenfalls ob den Linien der genannten Bahn pfandrechtlich sichergestelltes und längstens innerhalb der oben erwähnten Frist rückzahlbares Anlehen in österreichischen Goldgulden mittelst Ausgabe von Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in der Art aufzunehmen, dass dadurch eine dauernde Ersparung für den Staatsschatz gegenüber der gegenwärtigen Annuität erzielt wird.

Art. II. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Budapest, am 16. März 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 15. März 1890, Z. 4205/I, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Bekanntgabe der Bedingnisse für Lieferung von Flussstahlschienen.

Für hierämtliche Zwecke ist es erforderlich, die Bedingnisse für Lieferung von Flussstahlschienen zu kennen, welche dem letzten dortseits durchgeführten Vertragsabschlusse, bezw. der letzten Offert-Ausschreibung, zu Grunde gelegt wurden.

Eine geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, zwei Exemplare dieser Bedingnisse ehestens anher einzusenden und eventuell bekannt zu geben, ob und welche Aenderungen dieser Bedingnisse für eine nächste Lieferung beabsichtigt werden.

Wien, am 15. März 1890. **Lilienau** m. p.

---

*) Enthalten in dem am 18. März 1890 ausgegebenen XI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 39.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 19. März 1890, womit für April 1890 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat April 1890 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 18 Percent in Silber zu entrichten ist.

Dunajewski m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 377. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. März interpelliren die Abgeordneten Hevera und Genossen Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen des der Industrie im westlichen Böhmen drohenden Kohlenmangels in Folge des übermässigen Kohlenexportes ins Ausland.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. März wurde eine Regierungsvorlage, betreffend die zeitliche Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und der Einkommensteuer für den Betrieb der Schiffahrt zur See mit Dampfern und eisernen oder stählernen Segelschiffen, welche im Inlande erbaut wurden, zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt. Nach § 1 des bezüglichen Gesetzentwurfes beträgt die Dauer der genannten Steuerbefreiung für die Dampfer und Segelschiffe aus Eisen und Stahl 15 Jahre, für alle übrigen Schiffe 10 Jahre. Diese Begünstigung bezieht sich nach § 2 auf solche Schiffe, welche nach dem 1. Jänner 1890 in Bau gelegt wurden. Von dieser Begünstigung sind jene Dampfer ausgeschlossen, deren Fahrten vom Staate unterstützt werden (§ 3). Das Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und bleibt bis 31. December 1894 in Kraft (§ 4).

In der Begründung wird ausgeführt, dass die Handelsmarine sich immer mehr dem Dampfbetriebe zuwende und der Unterstützung bedürfe, um den Umwandlungsprocess leichter vollziehen zu können. Für die Einbeziehung der Segelschiffe war die Erwägung massgebend, dass aus Eisen oder Stahl gebaute Segelschiffe auf gewissen Routen und für den Transport bestimmter Artikel immer noch die Concurrenz mit Dampfern aufrechterhalten können, da es möglich ist, solchen Seglern grössere Dimensionen zu geben als jenen von Holz und weil sie bei gleichem Umfange grössere Tragfähigkeit besitzen, länger dauern und geringerer Reparaturen bedürfen, während sich ihr Betrieb billiger als jener von Dampfern gestaltet. Die Unterstützung des Baues solcher Schiffe empfiehlt sich auch darum, weil für die Heranziehung eines tüchtigen Seefahrerstandes die Segelfahrt noch immer wichtig ist. Die Beschränkung der Begünstigung bei Segelschiffen auf inländisches Material ist deshalb aufgenommen, weil für den Bau derartiger Schiffe nicht so dringende Momente in die Waagschale fallen, wie für den Uebergang zum Dampferbetriebe und daher die vom Gesetzentwurfe bezweckte Massregel auch der heimischen Production Vortheil bringen soll.

Was den anderen Punkt anbelangt, so wird im § 2 die fragliche Begünstigung allen nach dem 1. Jänner 1890 in Bau gelegten Schiffen zugewendet, um die Realisirung von bereits eingeleiteten Unternehmungen zu sichern, und um zu verhindern, dass Unternehmungen, deren Inangriffnahme nicht aufschiebbar wäre, allein dadurch nicht zu Stande kämen, dass denselben wegen des Termines der Giltigkeit des Gesetzes jede Aussicht auf den Genuss der Begünstigung benommen bliebe.

Im § 4 wird für die Giltigkeitsdauer des Gesetzes abermals eine fünfjährige Dauer festgesetzt, da durch eine bestimmte, nicht allzu lange bemessene Frist ein Antrieb auf die Beschleunigung der durch diese Massregel beabsichtigten Entwicklung des Dampferbetriebes geübt werden dürfte, eine fünfjährige Frist aber lange genug ist, um während derselben eine rege Bauthätigkeit zu entfalten.

In der 378. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. März interpelliren die Abgeordneten Dr. Menger, Dr. Fuss und Genossen Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen des Ausbaues der Eisenbahnlinien Ottmachau-Landesgrenze-Lindewiese und Troppau-Ratibor.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Abzweigung der Localbahn Reichenberg-Gablonz von der Station Brandl nach Johannesberg. (Vorconcessions-Ansuchen.) Die Gesellschaft der Localbahn Reichenberg-Gablonz ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurig auszuführende Flügelbahn von der Station Brandl der genannten Localbahn nach den Fabriksorten Reinowitz und Johannesberg eingeschritten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für die Abpflasterung der im Niveau der Bahn liegenden Strassenübersetzung am westlichen Ende der Station Wels, km 213·0/1 der Strecke Wien-Salzburg;
2. für die Herstellung einer Kohlenhütte sammt Rampe durch Josef Jallen in der Station Podnart-Kropp der Linie Tarvis-Laibach;
3. für die Locomotivremise sammt Anbau in der Station Fehring;
4. für den in der Station Laun der Linie Prag-Moldau durch die Koliner Actien-Kunstdüngerfabrik herzustellenden Schuppen;
5. für die Herstellung der Haltestelle „Rostiz" zwischen der Station Turnau und Haltestelle Ranigsdorf in km 47·593 der Strecke Prossnitz-Triebitz.

Oesterr. Nordwestbahn. (Brückenwaage in der Station Chrast.) In der Station Chrast der Oesterr. Nordwestbahn wird für Zwecke der fürstlich Auersperg'schen Zuckerfabrik in Slatinan eine Brückenwaage aufgestellt.
[9. März, Z. 8464.]

Böhmische Westbahn. (Reconstruction der Weipernitzbachbrücke im km 121·4/5.) Das Project, betreffend die Reconstruction der Weipernitzbachbrücke bei Nürschan in km 121·4/5 mit schiefer Lichtweite von 15·303 m wurde zur Ausführung genehmigt. [1. März, Z. 8470.]

Localbahn Gleisdorf-Weiz. (Uebergabe der Wege und Wasserläufe.) Die commissionelle Uebergabe der anlässlich des Baues der Localbahn Gleisdorf-Weiz hergestellten, respective veränderten Wege und Wasserläufe an die Gemeinden und sonstigen Interessenten hat am 5. October 1889 stattgefunden. Ueber die bei der Commission nicht beglichenen Differenzen wurde vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern die Entscheidung am 12. Februar getroffen. [Z. 47.743 ex 1889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für die Locomotivremise in der Station Horn der Linie Sigmundsherberg-Horn-Hadersdorf;
2. für die zweite Dampfpumpe im Wasserdruckwerksgebäude der Station Čerčan-Pišely der Linie Gmünd-Prag;
3. für die erweiterten Geleiseanlagen in den Stationen Horažďovic-Stadt, Schüttenhofen und Neugedein der Böhm.-mähr. Transversalbahn;
4. für die in der Station Saybusch der Linie Zwardon—Neu-Sandez hergestellte Kohlenrutsche der Firma Bernadzik, Schröter & Cie.;
5. für die beiden Wohnhäuser bei km 2·100 und km 2·366 der Linie Oswięcim-Podgórze;
6. für den hölzernen Wasserthurm am Krynicabache nächst der Station Bełzec der Linie Lemberg-Bełzec (-Tomaszow).

Witkowitzer Werks- und Schleppbahn. (Locomotivprüfung.) Am 14. November v. J. hat die technisch-polizeiliche Prüfung einer für den Dienst auf der normalspurigen Werks- und Schleppbahn in Witkowitz bestimmten Tender-Locomotive stattgefunden. Die besagte Maschine wurde im vorigen Jahre in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz erbaut und mit der Inventarsnummer 27 und Fabriksnummer 2066 versehen. Der Dampfkessel ruht auf drei untereinander gekuppelten Achsen, von welchen die dritte unter der Feuerbüchse liegt und die Triebachse ist. Der Rahmen, zugleich Tenderwandung, liegt innerhalb, die horizontalen Dampfcylinder und die variable Steuerung ausserhalb der Räder. Die Entfernung der drei Achsen von einander beträgt 1·300 m, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 0·930 m; die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht der Maschine im betriebsfähigen Zustande 23·6 t. Die commissionelle Probefahrt mit dieser Locomotive hat auf der Eingangs erwähnten Werks- und Schleppbahn stattgefunden und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 31 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 60 km erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die besagte Tender-Locomotive für den Zugförderungsdienst auf der Witkowitzer Werksbahn und der Schleppbahn Witkowitz-Schönbrunn zu verwenden.

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

Südbahn-Gesellschaft:

23. März: Wegen Erdabschrutschung bei km 174·7 wurde der Verkehr in der Strecke Klausen-Waidbruck unterbrochen. Umsteigen unmöglich.
24. März: Der Verkehr in der Strecke Klausen-Waidbruck wurde am 24. März wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Organisirung des Rettungsdienstes auf den auf ungarischem Territorium befindlichen Eisenbahnen.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 27 vom 2. März verlautbart die vom kgl. ungar Handelsminister mit Erlass vom 1. März 1890, Z. 671, zum Erlasse vom 10. Februar 1877, Z. 953, des bestandenen kgl. ungar. Communications-Ministeriums erflossene Verordnung in Angelegenheit des Rettungsdienstes im Bereiche der in den Ländern der Stefanskrone betriebenen Eisenbahnen, welchem zufolge der Handelsminister zur Herbeirufung von Rettungsmitteln die Einführung eines neuen Glockensignales anordnet, welches aus je fünf und je zwei Glockenschlägen, dreimal in gleichen Zeitbeständen wiederholt (. . . . . —— . . —— . . . . . —— . . —— . . . . . —— . .), besteht und die Bedeutung hat, dass „die Hilfslocomotive mit Aerzten, Rettungskästen und Tragbahren sofort an der Unfallsstätte zu erscheinen hat". Von Seite der Station ist dieses Signal durch einmalige Wiedergabe zu quittiren (. . . . . —— . .). Ferner hat der Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern zufolge Erlasses vom 1. März 1890, Z. 671, eine Verordnung erlassen, durch welche der Rettungsdienst auf sämmtlichen ungarischen und den Strecken der in Ungarn betriebenen gemeinsamen Eisenbahnen neu organisirt wird. Hienach sind auf den Stationen sämmtlicher öffentlichen Eisenbahnen an trockenen und leicht zugänglichen Orten Rettungskästen, Rettungstaschen und Tragbahren beständig in Bereitschaft zu halten. Die Eisenbahn-Directionen haben präcise Instructionen für das Verhalten der Angestellten und Aerzte bei Unglücksfällen zu verfassen, in welchen namentlich jene Angestellten des Executivdienstes, welche in die Lage kommen können, im Falle von Verletzungen und plötzlichen Erkrankungen den Reisenden und Betriebsorganen vor der Ankunft des Arztes die erste Hilfe zu leisten, zu instruiren sind. Diese Angestellten sind ausserdem durch die Eisenbahnärzte praktisch zu schulen und in dem Gebrauche der vorgeschriebenen Verbandstücke und Transportmittel derart zu unterweisen, um selbstständig die erste Hilfe leisten zu können. Als Locomotivführer sind in der Regel nur solche Personen anzustellen, welche die Prüfung über das Verhalten bei Unglücksfällen mit gutem Erfolge bestanden haben. Das Executivpersonal, Conducteure, Streckenwächter etc., ist ferners zu unterrichten, dass es das oben angeführte Signal vom nächsten Wächterhause sofort abzugeben habe, und dass, wenn dieses Signal auf der diesem nächsten Station vernommen wird, diese ihrerseits die nächste Locomotivstation, woselbst ein grosser Rettungskasten zu Verfügung steht, telegraphisch zu verständigen hat, dass die Hilfslocomotive sammt Beiwagen mit dem grossen Rettungskasten und den Tragbahren sofort nach der Unfallsstelle abzulassen sei. Unterwegs hat dieser Rettungszug auch alle kleinen Rettungskästen, Rettungstaschen und Tragbahren der an der Strecke liegenden Stationen, sowie auch sämmtliche vorfindlichen Aerzte aufzunehmen. Gleichzeitig haben die von dem Unfalle in Kenntniss gesetzten Stationen alle in der Nähe wohnenden Aerzte zu verständigen und sie, falls der Rettungszug die Station bereits passirt haben sollte, mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, Draisinen, Bahnwagen, auf das Rascheste an die Unfallsstelle zu befördern. Jede Eisenbahnunternehmung ist gehalten, eine genügende Anzahl von Aerzten anzustellen und dieselben so zu vertheilen, dass bei Eisenbahnen I. und II. Ordnung auf höchstens 30 km, bei Localbahnen auf höchstens 60 km Streckenlänge je ein Arzt entfalle. — In dem obcitirten Erlasse ist die Ausrüstung der Rettungskästen, Rettungstaschen etc. mit Medicamenten, chirurgischen Instrumenten, Verbandstücken etc. genau specificirt. — Diese Anordnungen schliessen sich im Wesentlichen den für die österr. Eisenbahnen geltenden Normen an.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Auszeichnung von Beamten.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 31 vom 12. März verlautbart die zufolge Allerhöchster Entschliessung ddo. Budapest, am 4. März 1890, in Anerkennung der Verdienste im ämtlichen Wirkungskreise der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen überhaupt und speciell der erfolgreichen Bewältigung des in Folge der Einführung des Zonentarifes ausserordentlich gesteigerten Verkehres, mehreren Oberbeamten und Beamten zutheil gewordenen Auszeichnungen. Es wurde verliehen: Dem k. und k. Kämmerer Carl Schiller von Harka, Oberinspector der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, taxfrei der Orden der Eisernen Krone III. Classe; dem Inspector Rudolf Himmel und dem Honvéd-Major a. D., Controlor und Stationschef der Endstation Predeal der Linie Budapest-Nagyvárad (Grosswardein) -Brassó (Kronstadt) -Predeal, Arthur Benel, das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens; dem Controlor und Stationschef am Budapester Personenbahnhofe Johann Lachnit, dem Obercontrolor und Stationschef der Station Szabadka (Maria-Theresiopel) der Linie Budapest-Zimony (Semlin) -Belgrad, Franz Helbing, dem Obercontrolor und Stationschef der Station Györ (Raab) der Linie Budapest-Bruck a/d. L., Edmund Bezeredy, dem Controlor und Stationschef der Endstation Bruck a/d. L. derselben Linie, Heinrich Tempucz, dem Controlor und Stationschef der Station Hatvan der Linie Budapest-Hatvan, Heinrich Ritter von Scarpa und dem Obercontrolor und Stationschef der Station Kaschau der Linie Hatvan-Miskolcz-Kassa, Georg Wanka, das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone; dem Beamten und Stationschef der Station Szolnok der Linie Budapest-Nagyvárad-Brassó-Predeal, Isidor Füredi und dem Beamten und Stationschef der Station Károlyváros (Carlstadt) der Linie Zákány-Fiume, Ignaz Nagy, das Goldene Verdienstkreuz. Aus demselben Anlasse hat der Handelsminister für ihre im Dienste der kgl. Ungarischen Staatsbahnen entwickelte eifrige Thätigkeit seine Anerkennung ausgedrückt, und zwar: Dem Ministerialrathe und Directions-Präsidenten Julius von Ludwigh, sowie den übrigen Mitgliedern der Direction, ferner den Beamten Ludwig Schober, Elemér Beuke, Gustav Ocskay, Béla Janik, Adolf Merkel, Constantin Kobrin, Elemér Boczán, Ludwig Nyilasi, Ignaz Weber, Julius Cséfalvay, Julius Dankmaringer, Alexius Ollé, Ludwig Böhm, Ignaz Szigeti, Emil Stiller, Ludwig Krausz, Anton Kocsis, Franz Micsinyey, Carl Pollyondy, Josef Kaufmann, Josef Ofner, Sigmund Kotányi, Leopold Spitzer, Rudolf Daróczy und Gustav Melczer.

Ausland.

Italien. (Eisenbahn Faenza-Florenz.) Am 5. März wurde Seitens der Direction der Eisenbahn Faenza-Florenz dem General-Inspectorate der Eisenbahnen das Project für die vierte Strecke der genannten Linie, Ponta-S. Lorenza zur Genehmigung vorgelegt. Diese Strecke zieht sich, Ponta verlassend, um den Monte Pulicciano und erreicht nach Zurücklegung der Hochebene zwischen Ponta und Casolane di Panicaglia die Station Panicaglia. Von hier führt die Strecke über einen Bergrücken, durchschneidet sohin die beiden Thäler Fosso de Paoli und le Cale und mündet in die Station S. Lorenzo. Die Strecke ist 8306 Meter lang, wovon 5220 Meter in Curven. Die grösste Steigung beträgt 25 pro mille. Auf der Strecke wurden 5 Viaducte, drei Brücken und zwei Tunnels in der Gesammtlänge von 381·40 Metern ausgeführt. Die Kosten werden sich auf 4 Millionen Lire belaufen. Rücksichtlich der Linie Faenza-Florenz erübrigt noch zu erwähnen, dass das Eisenbahn-Comité (Comi-

tato Superiore delle Strade ferrate) das die Uebernahme der Linie in den Betrieb der Adriatischen Eisenbahn betreffende Uebereinkommen endgiltig genehmigt hat.

— (Ausdehnung des Frachtenverkehres auf dem Netze der Strade ferrate Meridionali.) Die Verwaltung der Strade ferrate Meridionali hat den Frachtenverkehr auf nachstehende gesellschaftliche Stationen ausgedehnt: Albate-Trecaldo, Brondoto, Buttrio, Casletto Rogeno, Castequato, Cervaro, Cineto-Romano, Citerna Taro, Corbezi, Dopobuono, Dubino, Lamenigo, Manopello, Moiana, Motta-Montecoroine, Mozzecane, Paderno-Franciacorta, Ponte di Brenta, Portonaccio, Rosolina, Roverbella, Sala al Barro, San Martino della Battaglia, Sella di Corno, Seriate, Sommacampagna, Tassignano, Torrile-San Polo, Vaioni, Varano, Verona (Porto Nuova) und Villetta-Malagnino.

— (Ansuchen um Fahrbegünstigung für Handlungsreisende.) Die Handelskammer in Udine hat an das kgl. Inspectorat der Eisenbahnen das Ersuchen gerichtet, bei den Eisenbahngesellschaften dahin wirken zu wollen, dsss den Handlungsreisenden eine Begünstigung sowohl rücksichtlich des Fahrpreises als auch des Mustertransportes zutheil werde. Das „Bolletino delle Finanze, ferrovie e Industrie", welchem wir diese Nachricht entnehmen, unterstüzt lebhaft dieses Ansuchen, indem er an die Gewährung desselben grosse Hoffnungen für die Hebung des Handelsverkehres im Allgemeinen knüpft.

— (Regelung der Militärtransporte.) Die Conferenz zum Zwecke der Regelung der Militärtransporte, welche am 13. Februar eröffnet wurde, hat vor wenigen Tagen ihren Abschluss gefunden. An derselben nahmen Theil Vertreter des Kriegsministeriums, des General-Inspectorates und der drei grossen Netze. Die Frage eines einheitlichen Vorgehens in Ansehung der Militärtransporte ist nunmehr gelöst und die betreffende Instruction endgiltig festgesetzt worden.

— (Cumulativ-Dienst der drei grossen Netze mit der Insel Sardinien.) Am 5. März hat im Post- und Telegraphen-Ministerium eine Versammlung von Vertretern des genannten Ministeriums, des General-Inspectorates der Eisenbahnen der drei grossen Netze und der Navigazione Generale Italiana zu dem Zwecke stattgefunden, um Verbesserungen für den Cumulativdienst zwischen dem Continent und der Insel Sardinien in Erwägung zu ziehen und einzuführen.

— (Conferenz betreffend den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Italien und Deutschland.) Am 10. März wurde in Genua eine Conferenz eröffnet, bei welcher ausser der adriatischen und Mittelmeerbahn zwanzig schweizerische und deutsche Bahnverwaltungen vertreten waren. Die Hauptfragen, welche in dieser Conferenz erörtert wurden, sind: Gemeinsame Bestimmungen rücksichtlich des Reisegepäcktarifs, Ausdehnung des directen Verkehrs auf neue ausländische und italienische Stationen, gleichmässige Vertheilung rücksichtlich des Anschlussverkehrs zwischen den Routen via Gotthard und via Brenner, Einführung eines Specialtarifs für die zwischen Italien, der Schweiz und Deutschland verkehrenden Salonwagen.

England. (Die Zugförderungskosten der Bahnen im 2. Halbjahre 1889.) Nach Berichten der „Railway News" haben beinahe alle Bahnen Englands im letzten Semester 1889 sehr erhebliche Mehrausgaben in dem Capitel „Zugförderungskosten" gehabt. Bei den 21 grösseren Bahngesellschaften des Landes kostete die verbrauchte Kohle in Summe 1,266.659 £, d. i. um 191.941 £ oder 17·9 pCt. mehr als in der gleichen Periode des Jahres 1888, während die Vermehrung der geleisteten Zugmeilen nur 5·7 pCt. betrug. Die grösste Steigerung in diesen Kosten hatte die Manchester and Sheffield Bahn um 48 pCt. zu verzeichnen, sodann folgt in zweiter Stelle die Lancashire and Yorkshire Bahn mit 45·5 pCt. Die Steigerung der Kohlenpreise beschränkte sich nicht allein auf den Norden Englands, sondern trat fast in allen Theilen des Landes in grösserem oder geringerem Umfange ein. Bei den meisten Bahngesellschaften betrugen die Mehrkosten für ihren Kohlenbedarf zwischen 16—31 pCt.; blos die North London Bahn ist mit 4·2 pCt. und die Metropolitan District Bahn mit 2 pCt. Erhöhung bisher durchgekommen. Die Gehalte und Löhne für den Tractionsdienst betrugen im zweiten Halbjahre 1889 bei den 21 Gesellschaften im Ganzen 2,339.806 £, d. i. um 129.298 £ oder 5·9 pCt. mehr als in der gleichen Vorperiode. Die grösste Steigerung in dieser Beziehung weist die Great Western Bahn mit 8·7 pCt. auf. Bei den meisten übrigen Gesellschaften schwankt dieselbe zwischen 0·3—6·4 pCt. Die Ausgaben für Materialien betrugen 629.904 £, d. i. um 49.219 £ oder 8·5 pCt. mehr als in der correspondirenden Vorperiode, und erstreckte sich die Preiserhöhung auf nahezu sämmtliche Materialien, mit Ausnahme des Kupfers. Schmiermittel zum Beispiel waren um 12·5 pCt. im Preise gestiegen, desgleichen haben Achsen, Tyres etc. einen erheblichen Preisaufschlag erfahren. Wenngleich ein Theil dieser Mehrkosten für Kohlen, Löhne und Materialien auch auf Rechnung der Mehrleistung an Zugmeilen kommt, so ist doch, wie schon bemerkt, die Steigerung in diesen letzteren nicht so sehr bedeutend. Denn im verflossenen Halbjahre betrug bei den erwähnten 21 Bahnen die Zahl der geleisteten Zugmeilen im Ganzen 129,973.814, um 7,028.625 Zugmeilen oder 5·7 pCt. mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres, wogegen aber die Beschaffungskosten der Kohle nahezu um 18 pCt. mehr betrugen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Passagierfahrten.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eröffnet laut ihres Frühjahrsfahrplanes, giltig vom 20. März 1890 bis auf Weiteres, nachstehende Passagierfahrten:

I. Auf der Donau.

a) Postschiffe in der Thalfahrt:

von Wien nach Budapest: täglich 7 Uhr Früh (erste Fahrt 3. April);
von Budapest nach Semlin-Belgrad: Dienstag, Donnerstag, Samstag 11 U. Nachts (erste Fahrt 20. März);
von Belgrad nach Orsova-Braila-Galatz: Mittwoch, Freitag, Sonntag 11 U. Nachts (erste Fahrt 21. März);
von Orsova nach Braila-Galatz: Donnerstag, Samstag, Montag 11 U. 30 M. Vormittags (erste Fahrt 22. März);
von Giurgewo nach Braila-Galatz: Freitag, Sonntag, Dienstag 8 U. 30 M. Abends;

in der Bergfahrt:

von Galatz-Braila nach Budapest: Sonntag, Dienstag, Donnerstag 9 U. Vormittags;
von Giurgewo nach Budapest: Montag, Mittwoch, Freitag 11 U. Vormittags;
von Orsova nach Budapest: Mittwoch, Freitag, Sonntag 8 U. Früh (erste Fahrt 23. März);
von Belgrad-Semlin nach Budapest: Donnerstag, Samstag, Montag 5 U. 45 M. Früh;
von Budapest nach Wien: täglich 6 U. Abends (erste Fahrt 1. April).

b) Personenschiffe in der Thalfahrt:

von Wien (Weissgärber) nach Pressburg: täglich 4 U. Nachmittags (erste Fahrt 20. März);
von Neu-Szöny nach Budapest: täglich 2 U. Früh (erste Fahrt 21. März);
von Dömös nach Budapest: täglich 5 U. 30 M. Früh (erste Fahrt 25. März);
von Budapest nach Mohács: täglich 12 U. Mittags;
von Mohács nach Belgrad; Montag, Donnerstag, Samstag, 8 U. 15 M. Vormittags (erste Fahrt 22. März);
von Galatz nach Tultscha-Ismail: Sonntag, Dienstag, Donnerstag 8 U. Früh;
von Galatz nach Odessa: Dienstag 8 U. Früh.

in der Bergfahrt:

von Pressburg nach Wien (Weissgärber): täglich 6 U. Früh (erste Fahrt 21. März);
von Budapest nach Neu-Szöny: täglich 2 U. Nachmittags (erste Fahrt 20. März);
von Budapest nach Dömös: täglich 3 U. 30 M. Nachmittags (erste Fahrt 24. März);
von Mohács nach Budapest: täglich 12 U. Mittags;
von Belgrad nach Mohács: Sonntag, Mittwoch, Freitag 5 U. 45 M Früh (erste Fahrt 23. März);
von Ismail nach Tultscha-Galatz: Montag, Mittwoch, Freitag 8 U. Früh;
von Odessa nach Galatz: Freitag 4 U. Nachmittags;

II. Auf der Theiss im gemischten Dienste.

In der Thalfahrt:

von Szolnok nach Szegedin: Dienstag, Freitag 5 U. Früh (erste Fahrt 28. März);
von Szegedin nach Titel-Semlin: Sonntag, Dienstag, Donnerstag 5 U. Früh (erste Fahrt 25. März);

in der Bergfahrt:

von Semlin nach Szegedin: Sonntag, Dienstag, Donnerstag 8 U. Abends; von Titel 11 U. 30 M. Nachts (erste Fahrt 23. März);

von Neu-Becse nach Szegedin: Montag, Mittwoch, Freitag 5 U. Früh (erste Fahrt 24. März);
von Szegedin nach Szolnok: Sonntag, Mittwoch 5 U. Früh (erste Fahrt 26. März).

III. Auf der Save im gemischten Dienste.

In der Thalfahrt:

von Sissek nach Belgrad-Semlin: Sonntag, Mittwoch 6 U. Früh (erste Fahrt 30. März);

in der Bergfahrt;

von Semlin-Belgrad nach Sissek; Montag, Donnerstag 6 U. Früh (erste Fahrt 31. März).

IV. Längs dem serbischen Ufer im gemischten Dienste (Giltig ab 1. April 1890).

In der Thalfahrt:

von Schabatz nach Dubrowitza: Montag, Samstag 7 U. Früh.
von Schabatz nach Belgrad: Montag, Mittwoch, Samstag 7 U. Früh, Dienstag, Freitag nach Ankunft von Sissek;
von Belgrad nach Dubrowitza: Montag, Donnerstag, Samstag Mittags, Mittwoch 6 U. Früh;

in der Bergfahrt:

von Dubrowitza nach Schabatz: Sonntag, Dienstag, Freitag 7 U. Früh:
von Dubrowitza nach Belgrad: Sonntag, Dienstag, Freitag 7 U. Früh, Mittwoch 11 U. 30 M. Vormittags;
von Belgrad nach Schabatz: Sonntag, Dienstag, Freitag Mittags, Montag, Donnerstag 6 U. 15 M. Früh.

Deutsches Reich. (Amtliche Liste der Schiffe der deutschen Kriegs- und Handelsmarine mit ihren Unterscheidungs-Signalen für 1890.) Die soeben erschienene, im Reichsamt des Innern herausgegebene „Amtliche Liste der Schiffe der deutschen Kriegs- und Handelsmarine mit ihren Unterscheidungs-Signalen für 1890" bildet einen Anhang zu dem amtlichen Werk, welches in erster Auflage unter dem Titel „Signalbuch für die Kauffahrteischiffe aller Nationen" 1870 und in zweiter Auflage unter dem Titel „Internationales Signalbuch" 1884 herausgegeben ist.

Das Signalbuch gewährt den Schiffen die Möglichkeit, durch Signale sich zu erkennen zu geben, und sonstige Mittheilungen unter einander sowie mit Signalstationen auch dann auszutauschen, wenn die signalisirenden Theile verschiedener Sprachen sich bedienen.

Zu diesem Zwecke enthält das Signalbuch eine grosse Anzahl sowohl vollständiger Sätze, als auch zur Verbindung mit einander geeignete Satztheile, einzelne Wörter, Namen, Silben, Buchstaben und Zahlen, welche durch Gruppen von je 2, 3 oder 4 der 18 Signalbuchstaben B, C, D, F, G, H, J, K, L, M, N, P, Q, R, S, T, V und W bezeichnet sind. Solche Gruppen, deren jede anders geordnete oder andere Buchstaben enthält als alle übrigen, gibt es 306 von je 2 Signalbuchstaben (BC, BD, BF, BG etc. bis WV), 4896 von je 3 Signalbuchstaben (BCD, BCF, BCG, BCH etc. bis WVT) und 73.440 von je 4 Signalbuchstaben (BCDF, BCDG, BCDH, BCDJ etc. bis WVTS).

Alle 306 Gruppen von 2 Signalbuchstaben, alle 4896 Gruppen von 3 Signalbuchstaben und von den Gruppen von 4 Signalbuchstaben die ersten 18.960 (BCDF bis GPWV) dienen zur Bezeichnung der in das Signalbuch aufgenommenen Sätze, Satztheile, Wörter u. s. w.

Von den übrigen Gruppen von 4 Signalbuchstaben sind die 1440 Gruppen von GQBC bis GWVT zur Bezeichnung der Schiffe der Kriegsmarinen und die letzten 53.040 Gruppen von HBCD bis WVTS zur Bezeichnung der Schiffe der Handelsmarinen in der Art bestimmt, dass jedem Kriegs- und beziehungsweise Kauffahrteischiffe eines dieser (1440 + 53.040 =) 54.480 Signale als Unterscheidungs-Signal zuzutheilen ist.

Jedem Staat stehen alle Unterscheidungs-Signale behufs Vertheilung auf die Schiffe seiner Flagge zur Verfügung. Schiffe von verschiedenen Flaggen führen daher vielfach dasselbe Unterscheidungs-Signal, Schiffe unter derselben Flagge niemals.

Die Vertheilung der Unterscheidungs-Signale auf die einzelnen Schiffe wird durch die zuständigen Behörden bewirkt. Jedem deutschen Kauffahrteischiffe wird gleich bei der Eintragung in das Schiffsregister ein solches Unterscheidungs-Signal zugetheilt und in seinem Schiffscertificate vermerkt. So lange das Schiff unter deutscher Flagge fährt, behält es dieses Unterscheidungs-Signal auch beim Wechsel seines Heimathafens oder seiner Registerbehörde unverändert bei.

Die nach der systematischen Reihenfolge der Unterscheidungs-Signale geordnete Liste ergibt, welche Unterscheidungs-Signale den einzelnen Schiffen der deutschen Kriegs- und Handelsmarine beigelegt sind.

Für die Schiffe anderer Staaten, welche das Signalbuch ebenfalls angenommen haben, sind ähnliche Listen vorhanden

Die Art und Weise, wie die Unterscheidungs-Signale zu signalisiren sind, ergibt sich aus dem in dem Signalbuche enthaltenen Abschnitt über „Einrichtung und Gebrauch des Signalbuches". Will ein Schiff sich einem anderen Schiffe, einer Signalstation u. s. w. zu erkennen geben, so muss es ausser seinem Unterscheidungs-Signal stets auch seine National-Flagge zeigen, da, wie erwähnt, Schiffe verschiedener Flaggen vielfach dasselbe Unterscheidungs-Signal führen.

Ein Schiff, welches das Unterscheidungs-Signal eines anderen Schiffes wahrnimmt, kann dessen Namen, Heimathafen, Ladungsfähigkeit und Dampfkraft aus der Liste sofort ersehen, Besitzt es die Liste nicht, so wird es sich behufs späterer Feststellung oder Weitermeldung die Nationalität und das Unterscheidungs-Signal zu merken haben.

Jährlich erscheinen neue Ausgaben dieser Schiffsliste und im Laufe jedes Jahres drei Nachträge zu derselben

---

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

25. März, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän P. Covacich, nach Venedig.
26. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta", Capitän C. Androvich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
27. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Messina", Capitän B. Gopcevich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.
27. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.
28. „ um 11 Uhr Vormittags Dampfer „Sultan", Capitän L. Baricevich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato
29. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe", Capitän G. Sabbadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.
29. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän P. Covacich, nach Venedig.

Levante-Dienst.

25. März, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Dadhne", Capitän A. Tercig, nach Batum, mit Berührung von Patras, Sira, Piräus, Salonich, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasonda und Trapezunt.
27. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Danae", Capitän G. Sirovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios: Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.
28. „ zu Mittag, Dampfer „Aurora", Capitän G. Doncich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ferner nach Alexandretta, Lattachia, Tripol und Mersina, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.
29. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Achille", Capitän E. Ratzmann, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen: Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. April, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Imperatrix", Capitän F. Egger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

Verschiedene Mittheilungen.

Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften. (Wahl der Schiedsrichter für das Jahr 1890.) In das auf Grund des Statutes vom 26. März 1873 constituirte Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften sind für die Dauer des Jahres 1890 folgende Schiedsrichter gewählt worden:

I. Seitens der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer die Kammermitglieder:

Rudolph Auspitz, Zuckerfabriksbesitzer;
Wilhelm Boschan, Kaufmann;
Julius Ritter von Kink, Fabrikant;
Wilhelm Koentzer, Kaufmann;

Richard Lieben, Grosshändler;
Wilhelm Naschauer, Kaufmann;
Eduard Pfeil, Kaufmann;
Leopold Pollack, Kaufmann;
Franz Rückauf, Fuhrwerksbesitzer;
Friedrich Vogel, Mühlenbesitzer;
Vincenz Vollhofer, Kaufmann;
J. M. Wolfbauer, Director der Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser in Wien.

II. Seitens der Transportunternehmungen die Herren:

Johann Bauer, Inspector der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn;

Clemens Wilhelm Böhm, Inspector der k. k. priv. ersten Donau-Dampfschiffahrs-Geselellschaft;

Dr. Joseph Ehlich, Rechtsconsulent der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn;

Guido Hegenbarth, Bureauvorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

Ludwig Ritter von Linsmeier, Inspector der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft;

Rudolf Maly, Inspector der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen;

Anton Müller, Oberinspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;

Dr. Victor Edler von Pflügl, Generaldirections-Rath der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen;

Wilhelm Rauscher, Oberinspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

Dr. Victor Röll, Generaldirections-Rath der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen;

Dr. Alfred Scheiber, Directionssecretär der k. k. priv. böhmischen Commercialbahnen;

Dr. Bruno von Wagner, Rechtsconsulent der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

III. Als Obmänner sind von beiden Gruppen gewählt worden die Herren Hof- und Gerichtsadvocaten:

Dr. Carl Wolfgang Tremel,
Dr. Robert Clemens,
Dr. Wilhelm Lichtenstern,
Dr. Ferdinand Schuster,
Dr. Alfred Stern,
Dr. August Periz.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 15. März fand unter dem Vorsitze des Präses der gesellschaftlichen Administration Vincenz Miller Ritter von und zu Aichholz eine ausserordentliche Generalversammlung der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu dem Zwecke statt, um über den Entwurf eines abgeänderten Gesellschaftsstatutes und Geschäftsreglements, welch letzteres einen integrirenden Bestandtheil der Statuten bildet, Beschluss zu fassen. Die Versammlung begann mit der Vorstellung des landesfürstlichen Commissärs, Sectionschefs im k. k. Handelsministerium Dr. von Bazant, worauf der Vorsitzende constatirte, dass 115 Actionäre, von denen 78 überdies Vollmachten besässen, erschienen seien, so dass im Ganzen 193 Stimmen, beziehungsweise 965 Actien vertreten seien. Nach Wahl der Herren Dr. Robert Clemens, Simon Ritter von Milesi und Alfred Lenz zur Mitfertigung des Protokolles, gelangte der Bericht über die beantragten Statuten und Reglementsänderungen zur Verlesung. Letztere haben insbesondere zum Gegenstande:

1. Die Ausdehnung des einem Bevollmächtigten einzuräumenden Stimmrechtes in der Generalversammlung für ihn und seine Mandanten von zwei auf fünf Stimmen, wobei aber im eigenen Namen ohne Rücksicht auf den Actienbesitz immer nur eine Stimme abgegeben werden darf.
2. Die Einsetzung eines einheitlichen, „Administration" betitelten Verwaltungskörpers an Stelle der bisherigen zwei Organe: der Administration und des Ausschusses, deren ersterem die Oberleitung und Vertretung der Gesellschaft zustand, während der Ausschuss bei den nicht der Generalversammlung vorbehaltenen wichtigeren Fällen, wo das Einschreiten einer höheren Gewalt für die Administration wünschenswerth oder für die Gesellschaft nothwendig erschien, an Stelle der Generalversammlung, jedoch nicht selbstständig, sondern nur gemeinschaftlich mit der Administration und als integrirender Theil derselben zu treten hätte.
3. Die Schaffung der Stelle eines in gleicher Weise wie der Präses der Administration zu wählenden Vicepräsidenten.
4. Die Aufhebung der Beschränkung der Wählbarkeit zu Mitgliedern der Verwaltung auf stimmberechtigte Actionäre. Fortan soll es genügen, wenn die Mitglieder der Administration vor Ausübung ihrer Function die das Stimmrecht begründende Anzahl von auf ihren Namen geschriebenen Actien innerhalb 14 Tagen nach stattgehabter Wahl deponiren und während der Functionsdauer in der Verwahrung der Gesellschaft belassen, wodurch sie zugleich für diese Zeitdauer das Stimmrecht in der Generalversammlung erlangen.
5. Die Festsetzung von Bezügen für die Mitglieder der Verwaltung.
6. Die Anordnung, dass nicht mehr alle, sondern mindestens zwei Drittel der Administratoren und der Präsident in Wien domiciliren müssen.
6. Die Bestimmung der Zahl der Administratoren mit zehn bis fünfzehn, und zwar dem Präsidenten, dem Vicepräsidenten und acht bis dreizehn Administratoren an Stelle der bisherigen sechs Administratoren (einschliesslich des Präses) und fünf Ausschussmitglieder, und der Einräumung eines Cooptationsrechtes der Administration. Bisher wurden Administration und Ausschuss dadurch erneuert, dass von den sechs Administratoren jährlich zwei, von den fünf Ausschussmitgliedern in einem Jahre drei und in dem folgenden zwei austraten und durch eine Neuwahl der Generalversammlung ersetzt wurden. Von nun an sollen die Mitglieder der Administration auf vier Jahre gewählt werden jährlich bei Abhaltung der ordentlichen Generalversammlung ein Viertel derselben, rücksichtlich der verbliebene Rest austreten. Im Falle des Ablebens oder Austrittes eines Mitgliedes der Administration vor Ablauf seiner Functionsdauer soll dessen Stelle einstweilen durch die Administration provisorisch besetzt werden und wird die erste darauf einberufene ordentliche Generalversammlung zu beschliessen haben, ob eine definitive Ersatzwahl zu vollziehen sei, und dieselbe eventuell vornehmen, in welchem Falle der Gewählte rücksichtlich seiner Functionsdauer an die Stelle des ausgeschiedenen Administrators tritt. Ausserdem soll der Administration vorbehalten bleiben, insolange die statutenmässige Maximalzahl ihrer Mitglieder nicht erreicht ist, die offenen Stellen einstweilen durch Cooptation zu besetzen. Die nächste ordentliche Generalversammlung wird sodann durch Vornahme der bezüglichen Ersatzwahl zu beschliessen haben, ob diese Besetzung als eine definitive zu gelten hat, oder sie widerrrufen. Die Functionsdauer des Cooptirten wäre vom Zeitpunkte der durch die ordentliche Generalversammlung erfolgten definitiven Ersatzwahl an zu rechnen.
7. Die Aufhebung der Beschränkung der Seeschifffahrt auf das Schwarze Meer.
8. Die Verpflichtung der Gesellschaft, bei Besetzung von Dienstposten auf die gesetzlichen Bestimmungen über die Verleihung von Anstellungen an ausgediente Unterofficiere Bedacht zu nehmen.

Weiters wurden gewisse thatsächliche Umstände berichtigt, welche, ohne einen Anachronismus zu begehen, in ein geändertes Statut nicht hinübergenommen werden konnten, einzelnen zwingenden geschäftlichen Rücksichten Rechnung getragen und verschiedene stylistische Verbesserungen vorgeschlagen. Bei der nun folgenden Debatte beantragte Actionär Dr. Freiherr von Mayr die en bloc-Annahme des vorgelegten Elaborates. Actionär August Pulzsky stellte den Antrag, das Stimmrecht nicht mehr von der „österreichischen Reichsbürgerschaft" abhängig zu machen, da diese Bezeichnung weder der Sachlage noch dem heutigen rechtlichen Verhältnisse entspreche, sondern die Staatsbürgerschaft in einer der beiden Reichshälften als Bedingung der Stimmberechtigung hinzustellen und sonach in § 18 der Statuten an Stelle der Worte „ein österreichischer Reichsbürger" die Worte „ein österreichischer und ungarischer Staatsbürger" zu setzen. Nachdem noch mehrere Actionäre: Dr. Ehrenfeld, Dr. Rudolf Schwarz, Dr. Grünbaum und Ritter von Taussig, gesprochen, wurde zur Abstimmung geschritten, der vorgelegte Statuten-Entwurf sammt dem Antrage Pulszky angenommen, die Administration aber ermächtigt, die Genehmigung der Staatsverwaltung für die beschlossenen Statutenänderungen einzuholen und die aus diesem Anlasse von der Staatsverwaltung etwa geforderten stylistischen und sonstigen minder wesentlichen Ergänzungen und Aenderungen vorzunehmen, in welchem Falle die endgiltig festgestellten Statuten so angesehen werden sollen, als wenn sie ihrem Wortlaute nach von der Generalversammlung beschlossen worden wären. Hierauf erfolgte der Schluss der Versammlung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Serbischer Eisenbahnverband.

Neue Frachtsätze für Solingen.

Für den Verkehr mit den neuen Bahnhöfen in Station Solingen „Solingen-Nord und Solingen-Süd“ der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld treten directe Frachtsätze in Geltung. Für den Verkehr mit der bisherigen Station Solingen, welche die Bezeichnung „Solingen-Weyersberg“ erhalten hat, und welche nur noch für den Wagenladungsverkehr eingerichtet ist, treten anderweite zum Theil ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe der neuen Tarifsätze geben die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen Auskunft.

Wien, am 20. März 1890. [199]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Oesterreich-Ungarn—Delle transit.

Frachtsätze für Zuladungen in den Fleischwagen.

Für Zuladungen zu den für Paris bestimmten, ab Wien (Westbahnhof) in Fleischwagen als Eilgut nach Delle transit zur Beförderung gelangenden Fleischtransporten werden rücksichtlich der Strecke Wien (Westbahnhof)—Delle transit bis auf Weiteres, unter Zugrundelegung des wirklichen, von 10 zu 10 kg nach aufwärts abzurundenden Gewichtes, folgende Frachtsätze berechnet.

a) für Lebensmittel (Wildpret, Geflügel, Wurstwaaren, Eier und dergleichen) 144·10 Frcs. pro 1000 kg;

b) für Zuladungen anderer Art (z. B. Felle etc.) 246·50 Frcs. pro 1000 kg.

An den hinsichtlich der Frachtberechnung für die Fleischladung selbst bestehenden Bedingungen tritt hierdurch keine Aenderung ein.

Wien, am 21. März 1890. [200]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

Neue Fahrpreistabelle.

Ab 1. April 1890 tritt eine neue Fahrpreis- und Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen andererseits via Lawoczne und via Lupków in Kraft.

Hiedurch wird die gleichnamige Fahrpreis- und Antheilstabelle vom 1. August 1889 aufgehoben.

Wien, am 20. März 1890. [201]

Sonstige Nachrichten.

Tarifbestimmungen für Militärtransporte. (Aenderung einiger Bestimmungen rücksichtlich der Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Ungarischen Nordostbahn und der ungarischen Strecke der Kaschau-Oderberger-Bahn.) In Folge der mit 1. Jänner eingetretenen, im Verordnungsblatt Nr. 7, pag. 151, verlautbarten Tarifänderungen im Civil-Transportverkehre, wurde mit Circularverordnung vom 28. Jänner, Abth. 5, Nr. 3714/E.-B. (Normal-Vrdgsbl. für das k. u. k. Heer, IV. Stück vom 13. Februar) verlautbart, dass sich nun auch theilweise die in der Circular-Verordnung vom 26. Juli 1889, Abth. 11, Nr. 3276 (Normal-Verordnungsbl. für das k. u. k. Heer, XXV. Stück, Nr. 87) enthaltenen Bestimmungen betreffs der ununterbrochenen Strecken ändern und nunmehr wie folgt zu lauten haben:

„Als ununterbrochene Strecken haben für sich abgesondert zu gelten:

1. Die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, einschliesslich der verstaatlichten Ungarischen Westbahn und der Budapest-Fünfkirchner-Bahn — die Péagezüge der königl. Ungar. Staatsbahnen auf der Südbahnstrecke Agram-Sissek ausgenommen — in ihrem ganzen zusammenhängenden Netze, sowie die Ungar. Nordostbahn, einschliesslich der in ihrem Betriebe befindlichen Staatsbahnstrecken Munkács-Beszkid und Legenye-Mihály—Mezö-Laborcz, ferner die Kaschau-Oderberger Bahn (ung. Linie),
2. die Csakathurn-Agamer (Zagorianer-) Bahn und
3. die Szamosvelgyer-Bahn, letztere jedoch nur bezüglich des Anschlussverkehres. Diese drei Linien-Gruppen bilden für sich je eine eigene Zonengruppe für die Berechnung des Militär-Tarifes.“

Schliesslich wird in Betreff der Anordnung des Militär-Tarifes bei Benützung der Péagezüge der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Transitverkehre auf der Südbahnstrecke Agram-Sissek bemerkt, dass auf dieser Strecke für die Beförderung von Militär-Transporten und der im Dienste reisenden Militärpersonen mittelst dieser Péagezüge die Fahrpreise nach dem mit der Circular-Verordnung vom 28 December 1883, Abth. 11, Nr. 7292, verlautbarten Gebühren-Tarife zu berechnen und zu entrichten sind. Die kgl. Ungar. Staatsbahnen gewähren dagegen den ausserdienstlich in Uniform reisenden Militärpersonen die Begünstigung, dass sie mit den erwähnten Péagezügen gegen Lösung einer gewöhnlichen Zonenfahrkarte der minderen in der nächst höheren Wagenclasse, bezw. in der III. Wagenclasse gegen Lösung einer halben solchen Fahrkarte der II. Wagenclasse, befördert werden. Im Verkehre mit den auf der Péagestrecke liegenden Zwischenstationen Gorica und Lekenik erhalten ausserdienstlich reisende Militärpersonen jedoch bis his Sissek, bezw. bis Agram giltigen Fahrkarten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
825	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker, raffinirt	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B. Schönpriesen	Budapest St.E.G. „ Józsefváros „ Kelenföld „ Donauufer-Bahnhof „ Lipótváros „ Südbahnhof	Giltig für jene Firmen, welche sich schriftlich verpflichtet haben, ihre Zuckertransporte im Jahre 1890 ausschliesslich per Bahn, u. zw. ohne Routenvorschreibung zu expediren. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterreichisch-Ungarischer Verbandtarif	kr. 219·9 220·7	kr. 194·4 195·2	kr. 25·5 25·5	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891	
826	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Raffinadezucker	Schönpriesen Aussig St.E.G. Aussig Oe.N.W.B.	Bodenbach St.E.G. transit Bodenbach St.E.G. transit Tetschen Oe.N.W.B. trans.	Mit der Bestimmung nach Hamburg. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 12·4 13·2 13·2	Mark 0·11 0·11 0·11		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe über den Transport nach Bodenbach oder nach Tetschen, sowie der Duplicats-Frachtbriefe über die Weiterbeförderung per Bahn nach Hamburg, bezw. der Schiffsconnaissements über die Weiterbeförderung per Elbe nach Hamburg, welche längstens bis 31. März 1891 vorzulegen sind	
827	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Gerste und Malz	Brüsau-Brünnlitz Skalic-Boskovic Brünn St.E.G. Olmütz St.E.G.	Carlsbad	**500 Tonnen** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. August 1890 bis Ende März 1891	Local-, bezw. Oesterr. Verbandtarif	kr. 109·0 112·8 118·8 117·9	kr. 98·1 101·5 106·9 106·1	kr. 10·9 11·3 11·9 11·8	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis Ende Juni 1891 einzusenden sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
828	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Glaubersalz	Kralup St.E.G.	Olmütz St.E.G. transit (für Sendungen nach Wsetin) Nemotitz Gaya	**40 Wagenladungen** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 77·7 97·8 98·6	kr. 70·7 83·2 86·8	kr. 7·0 14·6 11·8	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1891	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
829	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig	Ujfalu St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	Keine directen Tarife	47·9 kr.		Im Rückvergutungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Orig.-Aufgabs-Recepisse bis längstens Ende März 1891	
830	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Stückgüter in mit festen Seitenwänden versehenen Möbelwagen verpackt	Wien St.E.G. oder Nordbahnhof	Budapest St.E.G. „ -Jozsefváros „ -Donauuferbahnhof „ -Lipótváros „ -Kelenföld „ Südbahn	Für Transporte mit dem Einladegewichte bis 1000 kg Stückgüter pro Wagen wird keine Begünstigung gewährt. Für das 1000 kg pro Wagen übersteigende Gewicht der Stückgüter wird die Refactie l. Classe I, d. i. 66·5 kr. pro 100 kg, bewilligt	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif, resp. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif Theil II, Heft 4	Für das pro Wagen beförderte 1000 kg übersteigende Gewicht: 188·6 kr.	122·1 kr.	66·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse bis längstens Ende März 1891	
831	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahn	Brennholz	Hochstein (via Triebitz)	Mähr.-Trübau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Spec.-Tarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Bestehen keine directen Tarife		16 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten zu besorgen
			Holz des Spec.-Tarif 2							20 kr.				
832	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben	Schönfeld-Lassee Raasdorf Poysdorf	Dürnkrut	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	16.0 20·3 27·1		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen
			Rübenschnitte	Dürnkrut	Schönfeld-Lassee Raasdorf Poysdorf					11·2 15·5 22·3				
833	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohr, Schilf, Bast und Binsen	Oedenburg S. B. und R.Oe.E.B.	Pozsony	Zahlung der Fracht pro vierradrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Westungar.-Niederösterr. Verbandstarif, giltig vom 1. April 1888, Localtarif	Frachtsatz pro Wagen in Gulden: 38·41	28·41	10·0	Im Kartirungswege		
				Pinnye					43.10	33·10	10·0			
				Eszterháza-Tertó-Szent-Miklos					43·10	33·10	10·0			
834	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Reps	Csongrad	Wien St.E.G. od. K.F.N.B. Simmering u. Schwechat-Kledering	Aufgabe von o. Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	Verschieden	93·0 kr.		Im Kartirungswege		
835	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Pořičan	Prag St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindest. für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	13·6 kr.	10·6 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen besorgt die Partei

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
836	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamotteziegel, Chamottemörtel, feuerfester Thon u. Gasretorten, cylindrische von Chamotte	Halbstadt loco	Wien St.E.G., K.F.N.B. und Oe.N.W.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom vierzehnten Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarif	kr. 66·1	kr. 54 0	kr. 12·1	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamenten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen bis längstens 31. März 1891	Die Anbringung einer Routenvorschreibung auf den betreffenden Frachtbriefen ist unstatthaft
					Wien Südbahnhf. (Matzleinsdorf) transit				71·1	59·0	12·1			
					Stadlau				65·7	51·0	11·7			
					Floridsdorf-Donaufeld				65·7	54·0	11·7			
					Marchegg				76 8	56·0	20·8			
					Simmering				71·7	54·4	17·3			
					Schwechat-Kledering				71·7	55·2	16·5			
					Gr.-Neusiedl				74·8	56·9	17·9			
837	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bleizucker, Essigsäure, essigsaurer Kalk und essigsaures Natron	Marmaros-Sziget	Wien St.E.G.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg } b) 10000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. Für halbe oder ganze Wagenladungen, welche durch Zusammenladen mehrerer in verschiedene Gruppen gehöriger Artikel gebildet werden, ist die Transportgebühr nach dem Frachtsatze für jenen Artikel, welcher in die theuerste Gruppe gehört, zu entrichten. Routenvorschrift ist unzulässig	Bis auf Widerruf, spätestens bis Ende December 1800	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	Verschieden	kr. a) 224·9 b) 202·4	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Wien K.F.N.B.					a) 235·9 b) 213·4				
			Alaun, Blauvitriol, Chilisalpeter (mit Ausnahme von Dungsalpeter), Glaubersalz, Essiggeist, Holzgeist und Schwefel		Wien St.E.G.					a) 202·4 b) 166 5				
					Wien K.F.N.B.					a) 213 4 b) 177·5				
			Chlorkalk, Grünvitriol, Salpetersäure, Salzsäure, Soda, Schwefelsäure und schwefelsaure Thonerde		Wien St.E.G.					a) 179 9 b) 128·7				
					Wien K.F.N B.					a) 190·9 b) 138 7				
			Holzkohle		Wien St.E.G.	Frachtzahlung für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wag n. Die Ein- und Ausladung hat die Partei auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. Routenvorschrift ist unstatthaft			kr. 128·7	85 9	kr. 42·8			
					Wien K.F.N.B.				128 7	94·9	33·8			
			Pech (roh)		Wien St.E.G. transit (nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Routenvorschrift ist unstatthaft		Oesterr.-Ungar. Eisenb.-Verband, Theil II, Heft 4, bezw. ausländische Verbandstarife	166 5	128·7	37·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	
838	Oe.U.St.E.G.	Directorium der Oe U. St. E. G. in Budapest und betheiligten ungar. Eisenbahn-Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 17 ex 1890, sub Post 556, publicirte geänderte Giltigkeitsdauer der Frachtzugeständnisse sub Post 2610 im Verordnungs-Blatte Nr. 138 ex 1889 und sub Post 2656 im Verordnungs-Blatte Nr. 139 ex 1889 hat richtig wie folgt zu lauten: ad a) Vom 1. December 1889 bis auf Widerruf, längstens aber bis 10. Februar 1890; ad b) Vom 11. Februar 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis 30. November 1890

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
839	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II		Korneuburg (Donauumschlag)	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen. Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Sedletz-Kuttenberg					74·8	61·6	13·2			
				Kuttenberg Stadt					79·8	66·6	13·2			
				Slatinan					74·8	64 2	10·6			
				Časlau					73·8	59 8	14 0			
				Wlkawa					87·8	71 0	16·8			
				Neubidschow					89·3	72·2	17 1			
				Dobřenitz-Sirowatka					90·3	73·0	17·3			
				Smiřitz					92·3	74·6	17·7			
				Dobrowitz					90·0	72·8	17·2			
				Adlerkosteletz					83·3	70·6	12 7			
				Doudleb					83·3	70·2	13·1			
				Sedletz-Kuttenberg			Bis Ende December 1890		74·8	50·1	24·7	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungsansprüche sind mittelst detaillirter Rechnungen längstens bis Ende Februar 1891 geltend zu machen	
				Kuttenberg Stadt					79·8	55·1	24·7			
				Slatinan					74·8	52·2	22·6			
				Časlau					73·8	48·6	25·2			
				Wlkawa					87·8	57·6	30·2			
				Neubidschow					89·3	58·6	30·7			
				Dobřenitz-Sirowatka					90·3	59·2	31·1			
				Smiřitz					92·3	60·5	31·8			
				Dobrowitz					90·0	59·0	31·0			
				Adlerkosteletz					83·3	57·3	26·0			
				Doudleb					83·3	57 0	26·3			
				Aussig Oe.N.W.B.					108·5	86·7	21·8			
				Slatinan	Wien Nordwestbahnhof loco und transit, Korneuburg und Jedlesee				74·8	70·8	4·0			

1. Die vorstehenden Frachtsätze für Korneuburg (Donauumschlag) gelten unter Zurechnung der im Gebührentarife der k. k. Donauufer-Bahn vorgesehenen Frachtgebühren auch für den Verkehr mit Wien (Donauuferbahnhof der K.F.N. trs.) und Wien (Donauquaibahnhof). 2. Diese Frachtsätze finden nur auf solche Transporte Anwendung, welche in den vorgenannten Versandtstationen entweder per Achse oder mittelst Industriegeleise zugeführt werden. 3. In das Minimalquantum von 2500 Tonnen werden auch die per Bahn via Marchegg, bezw. Bruck nach Ungarn transportirten Sendungen eingerechnet. 4. Das Aufladen haben die Parteien auf ihre Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
840	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Pilé- und Raffinadezucker			Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Oesterreich-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai vom 1. März 1888, Tarif Oesterreich-Aussig-Landungsplatz, Heft B, vom 15. April 1888	Mark	Mark	Mark	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg. Die von Dobrowitz und Taxis-Dobrowitz zu expedirenden Sendungen sind zur Hälfte in der Station Dobrowitz Oe.N.W.B. und zur Hälfte in der Station Taxis-Dobrowitz B.C.B aufzuliefern
				Dobrowitz	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				0·74	0·69	*) 0·05			
				Wlkawa					0·79	0·69	*) 0·10			
				Taxis-Dobrowitz					0·74	0·69	*) 0·05			
				Dobrowitz	Schönpriesen-Umschlag				0·69	0·64	*) 0·05			
				Taxis-Dobrowitz					0·69	0·64	*) 0·05			
				Dobrowitz	Dresden-Elbkai				1·10	1·05	0·05			
				Wlkawa					1·15	1·05	0·10			
				Taxis-Dobrowitz					1·10	1·05	0·05			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
841	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte	Sämmtlichen in Niederösterreich gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Sämmtlichen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, exclusive der in Galizien gelegenen	Bei Aufgabe in jedem Gewichte und Verfrachtung auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen in einer Entfernung von mindestens 370 Kilometer. Bei Transporten von solchen Mühlen-Etablissements, welche durch ein Industriegeleise mit den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen verbunden sind, muss auf den Original-Aufgabs-Recepissen von Seite der Aufgabsstation die Bestätigung angebracht sein, dass die zur Verfrachtung gelangten Mehl- und Mahlproductensendungen aus der betreffenden Mühle stammen. Von solchen Mühlen-Etablissements, welche die zur Verfrachtung kommenden Mehl und Mahlproducte zufolge ihrer örtlichen Lage zur Bahn per Achse zuzuführen gezwungen sind, müssen über jede in einem Frachtbriefe verzeichnete Sendung ein von der Handels- und Gewerbekammer in Wien ausgefertigter Identitäts-Nachweis, in welchem bestätigt wird, dass die Mehl und Mahlproducte aus dem betreffenden Mühlen-Etablissement stammen, vorgelegt werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif			15%	Im Rückvergütungswege	Gegen auf das niederösterreichische Mühlen-Etablissement als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse sammt Identitätsnachweise, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	Bei Transporten nach Innsbruck wird der Antheil bis Wörgl und bei Transporten über Prag der Antheil bis Prag der percentuellen Vergütung unterzogen. Soferne in einzelnen Relationen specielle Ermässigungen zugestanden werden, wird die eventuell für die Partei günstigere Ermässigung nicht über zwei verschiedene Ermässigungen Anwendung finden

Diese Frachtbegünstigung hat auf den sämmtlichen im Betriebe der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen stehenden Localbahnen, excl. der Localbahnen St. Pölten-Tulln, Herzogenburg-Krems und Hadersdorf-Sigmundsherberg-Horn keine Giltigkeit.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
842	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte	Auf allen Linien der westlichen Staatsbahnen (exclus. der Werksbahnen Mösel—Hüttenberg und Zeltweg—Fohnsdorf), sowie auf den Linien der nachstehend angeführten Eisenbahnen Asch—Rossbach, Böhm.-Leipa—Niemes, Chodau—Neudek, Elbogen—Neusattel, Erbersdorf—Würbenthal, Fehring—Fürstenfeld, Graz—Fehring - Landesgrenze, Hannsdorf—Ziegenhals, Kaschitz—Radonitz, Kriegsdorf—Römerstadt, Mürzzuschlag—Neuberg, Nusle—Modřan,[?] Olmütz—Cellechowitz, Potschehrad—Wurzmes, Prossnitz—Triebitz, Unterdrauburg—Wolfsberg, ferner im Localverkehre der k. k. priv. Prag-Duxer und der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Bahn, sowie im Wechselverkehre dieser beiden Bahnen unter einander, endlich auf der Theilstrecke der Mährischen Grenzbahn Hohenstadt—Zöptau		Bei Aufgabe in jedem Gewichte und bei einer Verfrachtungsdistanz bis 300 Kilometer	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif			10% von den normalen Frachtsätzen der Classe A des Gebührentarifes der k. k. österr. Staatsbahnen	Im Rückvergütungswege	Gegen auf ein österr. Mühlen-Etablissement als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind. Die Aufgabs-Recepisse werden nicht mehr zurückgestellt	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
843	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Osmosé- (Abfall-) Wasser und Melasse	Auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, auf welchen die Waarenclassification der gemeinsamen Tarifbestimmungen Theil I vom 1. September 1887 Giltigkeit hat		Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Vom 1. April 1890 an bis auf Weiteres, längstens bis zur Durchführung im Tarife	Localtarif	Classe B	Specialtarif 2	Verschieden	Im Kartirungswege		
844	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Zuczka transit für Sendungen ab Sadagora	Suczawa transit	Aufgabe von 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür mit directen nach Galatz, Braila oder Jassy lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1890	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Nutzholz nach Rumänien	25·4 kr.	14·72 kr.	10·68 kr.	Im Kartirungswege*) / Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen auf die schliess. Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recep., welche bis längstens Ende November 1890 vorzulegen sind	*) Nur bei Vorschreibung der Umkartirung in Suczawa
845	Südbahn-Gesellschaft		Locomotive, auf eigenen Rädern laufend	Bozen und vice versa	Innsbruck	Sendungen müssen von Organen der Bozen-Meraner Bahn zur Aufgabe gelangen, resp. an dieselben adressirt sein und für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn	38·0 kr. inclus. Mgb.	24·6 kr. inclus. Mgb.	13·4 kr.	Im Kartirungswege		
			Maschinentheile von Locomotiven, als: Räder, Achsen etc.						62·0 kr. inclus. Mgb.	30·0 kr. inclus. Mgb.	32·0 kr.			
846	Südbahn-Gesellschaft		Steine, als: Pflastersteine, Gesims- und Trottoirplatten	Branzoll	Kufstein transit für Sendungen nach bayerischen Stationen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- u. Abledens gelten die Bestimmungen der Serie XIII des internen Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	42·0	34·2	7·8	Im Kartirungswege		
					Klagenfurt				62·0 kr. excl. Mgb.	50·0 kr. excl. Mgb.	12 0 kr.			
847	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen des Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	Lebendes Geflügel, in Körben verpackt	Szarcsa	Wildon	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten a) als Eilgut b) als Frachtgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	a) 1084·1 kr. ö. W. b) 571·7 kr. ö. W.			Im Kartirungswege		
848	Böhmischen Commercialbahnen		Kohle und Coaks von dem Niederschlesischen Reviere	Sämmtlichen Stationen des directen Tarifes für Niederschlesische Kohle vom 1. Juni 1889	Ronov-Woskořinek	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Directer Tarif vom 1. Juni 1889	Verschieden	Verschieden	3 0 kr.	Im Rückvergütungswege	Orig.-Frachtbr., auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der B.C.B. tragen dürfen, und längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender speciellen Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
849	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen u. galiz. Carl Ludwig-Bahn	Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleum-Naphta), Blau-, Grün- und Maschinenöl	M.-Ostrau loco (für Sendungen aus der Petroleum-Raffinerie in M.-Ostrau)	Wien Nordbhf.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 1000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889, bezw. Tarif nach den Stationen Krakau, Podgórze-Bonarka und Podgórzé-Płaszów vom 1. September 1889	95·8	50 2	45·6	Im Kartirungswege		
					Wien Donauuferbahnhof Nordbahn transito				96·4	50·6	45·8			
					Jedlesee transito				94·5	49·5	45·0			
					Gänserndorf				85 5	44·5	41·0			
					Marchegg				91·6	47·9	43·7			
					Lundenburg				68·9	35·3	33·6			
					Nikolsburg				76 6	39·4	37·2			
					Grussbach-Schönau				83·0	43·0	40·0			
					Laa K.F.N.B.				85·2	44·3	40·9			
					Zellerndorf				95·8	50·2	45·6			
					Óber-Gerspitz				66·2	33·9	32·3			
					Brünn K.F.N.B.				65·2	33·3	31·9			
					Wischau				49·2	24·9	24·3			
					Eywanowitz				46·5	23·4	23 1			
					Nezamislitz				44·1	22·2	21 9			
					Kojetein				40·3	20·2	20·1			
					Prossnitz				49·2	24·9	24·3			
					Olmütz				42·4	21·3	21·1			
					Sternberg				47·1	23·8	23·3			
					Gōding				61·8	31·5	30·3			
					Rohatetz				59·4	30·3	29·1			
					Bisenz-Pisek				54·6	27·7	26·9			
					Hradisch				50·2	25·4	24·8			
					Napagedl				46·1	23·2	22 9			
					Hullein				39·6	19 8	19·8			
					Kremsier				42 0	21·1	20·9			
					Prerau				34·2	17·1	17·1			
					Leipnik				28·8	14·4	14 4			
					Weisskirchen				24·2	12·1	12·1			
					Zauchtel				16·6	8·3	8·3			
					Stauding				12 3	6·1	6·2			
					Schönbrunn				6·9	3·4	3·5			
					TroppauK.F.N.B.				16 2	8·1	8·1			
					Oderberg				7·2	3·6	3·6			
					Dzieditz				25·6	19·8	5·8			
					Bielitz				29·6	19·8	9·8			
					Saybusch-Zablocie				37·1	25 0	12·1			
					Oswiecim				33·2	22 3	10 9			
					Krakau, Podgorze-Bonarka loco und Podgórze-Paszów loco				55·5	38 5	17 0			
	Ostrau-Friedlander Eisenbahn				Frankstadt a/R.				35·4	22·7	12·7			
					Wall.-Meseritsch				43·6	27·4	16·2			
					TeschenK.F.N.B.				25·6	18·8	6·8			
850	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Baumaterialien, als: ...sand, Mörtel, gebrannter Kalk, Zuschlagskalk, Cementkalk, Portland-Cement, Gyps, Steine, wie: Hackel-, Würfel- u. Pflastersteine, unbearbeitete od. roh vorgearbeitete Randpflastersteine, auch Saum- u. Bordsteine, alle zur Fundirung u. Beschotterung nutzbaren Steine, Ziegel (Mauer- u. Dachziegel), Bausteine in Quadern und Platten, roh und ungeschliffen	Im internen Verkehre der Hauptstrecken (excl. Localbahnstrecken) der Kaiser Ferdinands Nordbahn	Floridsdorf-Donaufeld	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; nachweisliche Verwendung der Sendungen bei den Nordbahn-Bauherstellungen in Floridsdorf; Erscheinen der bauführenden Firma auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	0·132 kr. pro 100 kg und 1 km fix			Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, wovon die letzteren von Seite der Nordbahn-Bauaufsichtsorgane die Bestätigung der Verwendung bei den bezeichneten Bauherstellungen tragen müssen, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1891. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
851	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Obst u. Gemüse, frisches	Nikolsburg	Wien Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1889	Localtarif vom 1. November 1889	Verschieden	40 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
				via Lundenburg										

Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** Aus der Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 151 vom 28. December 1889, Post 3483, ist der Artikel „Steinkohlentheeröl", als dorthin nicht gehörig, zu streichen.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums unter welcher die Tarifermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 143 vom 7. Decemb. 1889	2845	Oesterr. Nordwestbahn	Knochenfett (Talg)	Tetschen transit für Sendungen von Stadtsulza	Stockerau	Wird in Folge Durchführung im Tarifwege mit 1. April 1890 aufgehoben

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn beabsichtigt, die Lieferung der zur Locomotivfeuerung benöthigten Kohle, vom 1. Juni 1890 angefangen, auf ein Jahr oder auf 3 Jahre sicher zu stellen, und ladet hiermit zur Offertstellung auf diese Lieferung ein.

Der jährliche Bedarf beträgt in würfelreicher Kleinkohle beiläufig 30.000 t, in Braunkohle bester Qualität beiläufig 45.000 t.

Der zu liefernde jährliche Bedarf kann während der Lieferungsperiode um 25 pCt. erhöht oder vermindert werden und hat die Ablieferung in durch die Direction festzustellenden monatlichen Theilquantitäten zu erfolgen.

Der Preis ist per Tonne in Wagenladungen, franco irgend einer Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gerechnet, anzugeben.

Offerte können nur von Kohlenbergwerks-Besitzern oder von deren Pächtern gestellt werden.

Der Offerent, der nicht Schwarzkohle offerirt, hat im Offerte entschieden anzusetzen, für welche Minimal-Verdampfungs-Fähigkeit der Kohle er Haftung übernimmt, und werden dann die für Schwarzkohle aufgestellten speciellen Bedingnisse demgemäss geändert werden.

Das Offert kann auch auf einen Theil des ganzen Jahresbedarfes gestellt werden, jedoch darf die offerirte Quantität nicht weniger als ein Drittel des ganzen Bedarfes ausmachen.

Das Offert ist für eine einjährige und für eine dreijährige Lieferung separat zu stellen.

Die unterfertigte Direction behält sich das Recht vor, zwischen den Offerenten, ohne jede Rücksicht auf die offerirten Preise, frei wählen zu können.

Die Offerte sind mit Stempel versehen, gehörig versiegelt, mit der Aufschrift „Offert auf Kohlenlieferung" längstens bis 15. April l. J., Vormittags 12 Uhr, bei dem Secretariate der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Marie Valeriegasse Nr. 11) einzureichen.

Im Offert ist bestimmt zu erklären, dass der Offertsteller mit seinem Offerte bis 31. Mai l. J. im Worte bleibt, und dass er mit den Lieferungsbedingnissen einverstanden ist.

Dem Offerte ist der Depotschein über das bei der Hauptcassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn deponirte Vadium beizulegen.

Dieses Vadium ist in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes in Baarem oder in österreichischen oder ungarischen Staatspapieren oder in solchen österreichischen oder ungarischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen garantirter Bahnen, zum Tagescourse gerechnet, spätestens einen Tag vor dem Einreichungs-Termine des Offertes, d. i. bis 14. April l. J., Vormittags 12 Uhr, zu hinterlegen.

Die Lieferungsbedingnisse können bei der Directions-Fachabtheilung für Maschinenwesen bezogen werden.

Budapest, am 21. März 1890.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt).

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Nr. 36. | **Wien, 27. März 1890.** | **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspection vom 18. März 1890, Z. 11.500/II ex 1889, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Vorlage einer Zusammenstellung über die Ausrüstung der Züge mit continuirlichen Bremsen.

Um einen Ueberblick über die auf den dortseitigen Linien verkehrenden Schnell- und Personenzüge in der Richtung zu gewinnen, welche von diesen Zügen mit continuirlichen Bremsen ausgerüstet sind, und welche maximale Fahrgeschwindigkeiten in einzelnen Strecken erreicht werden, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, eine Zusammenstellung nach dem beiliegenden Formulare bis 15. April l. J. in Vorlage zu bringen.

Zur Verfassung dieser Zusammenstellung hat die Sommer-Fahrordnung des Jahres 1890 als Grundlage zu dienen, es sind jedoch Secundär-Personenzüge, dann solche Personenzüge, welche nur an gewissen Tagen, sowie in einzelnen Zeitperioden verkehren, in die Zusammenstellung nicht aufzunehmen. Ebenso sind auch die im Betriebe der geehrten Verwaltung stehenden Localbahnen in diese Zusammenstellung nicht einzubeziehen.

Rücksichtlich der Rubrik 4 der Zusammenstellung wird bemerkt, dass in dieselbe die im Laufe des Zuges aus der Anwendung der kürzesten Fahrzeit resultirende und factisch erreichte grösste Fahrgeschwindigkeit zu stellen ist.

Wien, am 18. März 1890.

Lilienau m. p.

ad Gen.-Insp.-Z. $\frac{11.500}{II}$ ex 1889.

Zusammenstellung

der verkehrenden Schnell- und Personenzüge, rücksichtlich deren Ausrüstung mit continuirlichen Bremsen.

Zugs-Nr.	Verkehrt		Maximale Geschwindigkeiten in Kilometer pro Stunde	Maximal-Wagen-Anzahl	Mit continuirlicher Bremse ausgerüstet						Anmerkung
	von	bis			System	Locomotive mit Schlepptender		Tender-Locomotiven	inclusive Rohrleitung		
						Locomotive	Tender		aller Wagen	ein Theil der Wagen	
1	a	b	65·5	7	Vacuum	1	1	—	1	—	
7	c	d	52·0	10	„	1	—	—	—	$^{8}/_{10}$	
15	e	f	48·5	12	„	—	—	1	1	—	

Der neue Personentarif der k. k. Staatsbahnen.

Der neue Personentarif für die k. k. Staatsbahnen, welcher von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auf Grund umfassender Studien in Vorschlag gebracht worden ist, hat die Genehmigung Ihrer Excellenzen des Handelsministers und des Finanzministers erhalten und wird am 1. Juni in Wirksamkeit gesetzt werden.

Derselbe beruht auf nachfolgenden grundsätzlichen Bestimmungen:

1. Der Personentarif der Oesterr. Staatsbahnen ist weder auf Grund des Personenportos — mag dasselbe von der dritten oder von der vierzehnten Zone beginnen — noch auf der Grundlage nach und nach fallender Tarife (Differentialtarif) aufgebaut. Die Taxen sind kilometrisch ermittelt und gelangen nach Zonen von je 1 bis 5 Myriametern gleichmässig zur Einhebung.

2. Die einheitliche Kilometertaxe ist für Personenzüge mit 1 kr. per Kilometer für die dritte und für die zweite und erste Classe mit dem Zweifachen dieser Grundtaxe, das ist mit 1 kr. für die dritte, 2 kr. für die zweite und mit 3 kr. für die erste Classe, bemessen. Für Schnellzüge tritt für alle Classen je ein fünfzigpercentiger Zuschlag hinzu.

3. Von jeder Station angefangen folgen gleichmässig innerhalb der ersten hundert Kilometer je fünf Zonen in der Ausdehnung von à einem Myriameter (10 Kilometer), zwei Zonen in der von einem und einem halben Myriameter (15 Kilometer) und eine Zone in der von zwei Myriametern (20 Kilometer) [$5 \times 10 + 2 \times 15 + 20 = 100$ Kilometer]; ebenso schliessen sich über 100 Kilometer für die gesammte Strecke Zonen an von à 5 Myriametern = 50 Kilometern.

4. In Fällen, wo das Reiseziel nicht mit dem Ende der betreffenden Zone zusammenfällt, ist gleichwohl die Gesammtgebühr für die letzte Zone der Reise zu entrichten, so dass dann zu der kilometrischen Einheitstaxe für die effective Fahrt noch der Zuschlag für die nicht durchfahrene Strecke dieser letzten Zone dazu kommt. Bei dem Umstande, als dieser Zuschlag erst bei den grösseren Zonen von à 50 Kilometern von einer beachtenswerthen Höhe sein kann, diese Zonen aber erst über 100 Kilometer beginnen, tritt eine Begünstigung von Nahreisen ein, die allen Verkehrscentren gleichmässig zugute kommt, da die Zonen nicht stabil sind, sondern von den verschiedenen Stationen jeweilig ihren Ausgangspunkt haben.

5. Die bisherigen einzelnen Retourkarten, Abonnementskarten in einer bestimmten Anzahl, Saison-, Wallfahrer- und Schifferkarten hören mit Beginn der Wirksamkeit der neuen Taxen auf. Fahrkarten für Personenzüge werden nur für die verschiedenen Zonen aufgelegt. Kleinere Stationen und Haltestellen werden in der Regel nur mit Karten dritter Classe dotirt und werden ermächtigt, auf Grund des Verhältnisses von 1 : 2 und 3 (Punkt 2) je zwei und drei solcher Karten für die einfache Taxe der zweiten oder ersten Classe auszufolgen. Schnellzugskarten werden in der Regel nur in Hauptstationen ausgegeben; in den übrigen Stationen gelangen je $1^1/_2$ Karten der betreffenden Classe, beziehungsweise das entsprechende Aequivalent zur Ausgabe. Jahres-Permanenzkarten für das Gesammtnetz oder für die Theilstrecken, sowie Militärkarten für Dienstesreisen bleiben bestehen. Rundreisekarten werden beibehalten, werden jedoch nur mit der normalen Taxe berechnet. In Fällen, wo nach den bestehenden Bestimmungen oder Uebereinkommen ferner noch Begünstigungen eintreten sollen, z. B. bei Kindern im Alter von zwei bis zehn Jahren, bei Schülern und Arbeitern u. s. w., treten die halben Taxen der betreffenden Classen an die Stelle der bisherigen Begünstigungen, und haben daher die bezüglichen Halbkarten für die verschiedenen Specialkarten zur Ausgabe zu kommen.

6. Das bisherige per Person gestattete Freigewicht für je 25 Kilogramm entfällt mit der Wirksamkeit der neuen Personentaxen der Oesterr. Staatsbahnen und wird die bisherige für das Mehrgewicht bestehende Taxe von 0·2 kr. per je angefangene zehn Kilogramm und per ein Kilometer für das Gesammtgewicht berechnet.

Nachstehende Tabelle enthält die Fahrpreise, die in den einzelnen Zonen zu entrichten sein werden.

Zone	Kilometer			Zonen-Fahrpreise: Personenzug III.	Personenzug II.	Personenzug I.	Schnellzug III.	Schnellzug II.	Schnellzug I.
1	1	bis	10	10	20	30	15	30	45
2	11	„	20	20	40	60	30	60	90
3	21	„	30	30	60	90	45	90	135
4	31	„	40	40	80	120	60	120	180
5	41	„	50	50	100	150	75	150	225
6	51	„	65	65	130	195	98	195	293
7	66	„	80	80	160	240	120	240	360
8	81	„	100	100	200	300	150	300	450
9	101	„	150	150	300	450	225	450	675
10	151	„	200	200	400	600	300	600	900
11	201	„	250	250	500	750	375	750	1125
12	251	„	300	300	600	900	450	900	1350
13	301	„	350	350	700	1050	525	1050	1575
14	351	„	400	400	800	1200	600	1200	1800
15	401	„	450	450	900	1350	675	1350	2025
16	451	„	500	500	1000	1500	750	1500	2250
17	501	„	550	550	1100	1650	825	1650	2475
18	551	„	600	600	1200	1800	900	1800	2700
19	601	„	650	650	1300	1950	975	1950	2925
20	651	„	700	700	1400	2100	1050	2100	3150
21	701	„	750	750	1500	2250	1125	2250	3375
22	751	„	800	800	1600	2400	1200	2400	3600
23	801	„	850	850	1700	2550	1275	2550	3825
24	851	„	900	900	1800	2700	1350	2700	4050
25	901	„	950	950	1900	2850	1425	2850	4275
26	951	„	1000	1000	2000	3000	1500	3000	4500

Dieser Personentarif soll successive auch auf den Hauptlinien der Privatbahn-Unternehmungen zur Einführung gelangen. Die Beseitigung der entgegenstehenden Bestimmungen des Personentarifgesetzes vom Jahre 1877 in Bezug auf die Erhöhung des Zuschlages für Schnellzüge, die Aufhebung der Tarifherabsetzung für gemischte Züge und die Auflassung des Freigepäckes werden mittelst einer besonderen Gesetzesvorlage angebahnt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kremsthalbahn - Gesellschaft. (Schleppbahn zum Wasserwerke der Stadt Linz in Scharlinz.) Die Statthalterei in Linz hat die politische Begehung des Projectes für eine in km 4·539 der Kremsthalbahn abzweigende und zum Maschinenhause des Wasserwerkes der Stadt Linz in Scharlinz führende Schleppbahn auf den 31. März anberaumt. [G.-I.-Z. 4277.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn - Gesellschaft. (Anlage von Ladegeleisen bei dem Saxonia-Schachte Nr. II: Politische Begehung.) Am 21. März fand die politische Begehung des Projectes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft für die Anlage von Ladegeleisen bei dem Saxonia-Schachte Nr. II in Triebschitz statt. [G.-I.-Z. 4024.]

Localbahn Ischl-Salzburg. (Anschluss der schmalspurigen Localbahn Ischl-Salzburg an den Stadtbahnhof Salzburg: Anordnung der politischen Begehung für die Theilstrecke Ischl-Strobl.) Auf Grund des Ergebnisses einer am 11. und 12. October 1889 durchgeführten Commissionsverhandlung wurde der Anschluss der schmalspurigen Localbahn Ischl-Salzburg an die Station Salzburg der k. k. Staatsbahnen festgestellt. Gleichzeitig erfolgte über das von der Firma Stern & Hafferl vorgelegte Detailproject der Theilstrecke Ischl-Strobl die Anordnung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.
[20. Jänner, 8. März, ZZ. 52.436 und 51.491 ex 1889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Probeweise Anwendung von Schiebemaschinen auch bei Zügen mit einer Verkehrsgeschwindigkeit bis zu 35 km per Stunde.) Die günstigen Erfahrungen, welche Seitens ausländischer Bahnen mit der Anwendung von Schiebelocomotiven bei Personen führenden Zügen gewonnen wurden, und mit Rücksicht darauf, dass die Einführung des Schiebedienstes auch bei mit grösserer Geschwindigkeit verkehrenden Personenzügen nicht nur zur Verhütung von Zugstrennungen und zur Schonung der Zugsvorrichtungen, sondern auch zur Vermeidung der in Folge Abstellung der Vorspannsmaschine häufiger wachsenden Mehraufenthalte empfohlen wurde, veranlassten die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, einen diesfälligen Antrag beim k. k. Handelsministerium zu stellen. Seitens des letzteren wurde in Abweichung von der Bestimmung des Art. 166 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe die probeweise Anwendung von Schiebemaschinen auch bei solchen zur Personenbeförderung dienenden Zügen, welche während des Nachschiebens mit keiner grösseren Fahrgeschwindigkeit als höchstens 35 km per Stunde verkehren, genehmigt. [20. März, Z. 8467.]

— (Zugsvermehrung auf der Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg.) Mit dem 1. April wird eine Zugsvermehrung auf der Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg eintreten, welche gleichzeitig eine theilweise Aenderung des jetzt bestehenden Fahrplanes bedingt. Von dem angegebenen Zeitpunkte werden nämlich je 3 Züge in jeder Richtung täglich in Verkehr gesetzt werden, und zwar: die Züge Nr. 1852, 1854 und 1856 Unter-Drauburg ab: 7 U. 50 M. Vorm., 12 U. 12 M. Nachm. und 5 U. 18 M. Abends; Wolfsberg an: 9 U. 50 M. Vorm., 2 U. 13 M. Nachm. und 7 U. 19 M. Abends. Ferner die Züge Nr. 1857, 1853 und 1855 Wolfsberg ab: 5 U. 30 M. Früh, 1 U. 14 M. Nachm. und 4 Uhr 14 M. Nachm.; Unter-Drauburg an: 7 U. 30 M. Früh, 3 U. 17 M. Nachm. und 6 U. 18 M. Abends.
[H.-M.-Z. 12.201.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten zum Baue nachfolgender Eisenbahnen ertheilt, bezw. die Dauer einer bereits erworbenen und bisher nicht zur Ausführung gebrachten Vorconcession verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 15. März 1890, Z. 14.048, die seinerzeit mit Erlass vom 10. Februar 1890, Z. 7071, den Gutsbesitzerinnen Witwe Josefine Mán, Clara Baronin von Sztojka und Rosa Mán ertheilte Vorconcession für eine in Verlängerung der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der Ungarischen Nordostbahn von deren Endstation Marmaros-Sziget abzweigende, durch das Izathal führende normalspurige Localbahn (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 24 ex 1890) dahin abgeändert, dass diese Linie anstatt als Localbahn, nunmehr als Eisenbahn ersten Ranges herzustellen sein, und eventuell auch durch das Vissothal geführt werden könne.
2. Mit Erlass vom 17. März 1890, Z. 16.112, die seinerzeit mit Erlass vom 11. April 1889, Z. 11.971, den Reichstagsabgeordneten Emerich Szalay und Ludwig Krausz ertheilte Vorconcession für eine die Südbahnlinie Budapest-Pragerhof von Lelle (zwischen den Stationen Szemes und Boglár) oder einem sonst geeigneten Punkte dieser Strecke aus mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Zákány-Báttaszék (Donau-Draubahn) in der Station Kaposvár verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Verordnungs-Bl. Nr. 71 ex 1889, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Budapester Stadtbahn-Unternehmung für elektrischen Betrieb. (Projectirter Bau einer neuen Linie.) Der Budapester hauptstädtische Municipalausschuss hat in seiner am 26. Februar abgehaltenen Generalversammlung, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung der Budapester Stadtbahn-Unternehmung, die Zustimmung zum Bau einer von der Ringstrassenlinie abzweigenden, durch die äussere Königsgasse, die Stadtwäldchen-Allee und die Arenastrasse bis zum artesischen Brunnen (Schlusspunkt der Andrassystrasse nächst dem Stadtwäldchen) führenden und mit elektrischer Kraft zu betreibenden Strassenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 142 ex 1889, Post 1, und Nr. 25 ex 1890) mit dem Bemerken ertheilt, dass bezüglich dieser neuen Linie die gleichen Vertragsbedingungen zu gelten haben werden, welche zwischen der genannten Unternehmung und der hauptstädtischen Commune bereits seinerzeit bezüglich des Baues und Betriebes der Linie durch die grosse Ringstrasse (vrgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24 ex 1889) vereinbart und endgiltig abgeschlossen wurden. Des Ferneren wurde bestimmt, dass der Fahrpreis auf dieser Linie für Erwachsene mit 6 kr., für Kinder 4 kr., und für Umsteigkarten in beiden Richtungen mit 8 bezw. 5 kr. zu berechnen sein wird. Aus Anlass der mit diesem Bahnbau verbundenen Regulirung der Stadtwäldchen-Allee ist die Lichtung derselben mit möglichster Schonung der Bäume vorzunehmen, und wird sich die bauführende Unternehmung diesbezüglich mit dem hauptstädtischen Ingenieuramte ins Einvernehmen zu setzen haben.

Darlehen für Wasserregulirungs-Gesellschaften. (Verordnung des kgl. ungarischen Finanzministers.) Der kgl. ungarische Finanzminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister und dem Handelsminister in Angelegenheit der Durchführung des Gesetzartikels XXX ex 1889 „über die den Wasserregulirungs-Gesellschaften zu gewährenden Darlehen“ (vergleiche Verordgs.-Bl. Nr. 132 ex 1888), an sämmtliche Finanz-Directionen eine Circular-Verordnung gerichtet, in welcher die Directionen Weisungen erhalten, in welcher Art sie den Regulirungs-Gesellschaften die zur Gewährung von Wasserregulirungs- und Bodenmeliorations-Darlehen von Seite des Ungarischen Bodencredit-Institutes nöthigen beglaubigten Copien des Reinerträgnisses, des Grundsteuer-Catasters und des Inundationsgebiets-Beglaubigungsverzeichnisse ausfolgen sollen. Eine zweite Circular-Verordnung an sämmtliche Finanz-Directionen, an den Central-Rechnungshof und an die Central-Staatscasse, sowie an sämmtliche Steuerämter enthält Weisungen über die Art und Weise der Manipulation und Verrechnung der Seitens der Steuerämter als Renten der auf Grund des obcitirten Gesetzartikels XXX ex 1889 Seitens des Ungarischen Bodencredit-Institutes für Wasserregulirungs- und Bodenmeliorationszwecke gewährten Darlehen eingehobenen Summen. — Des ferneren hat der Ackerbauminister im Einvernehmen mit dem Handelsminister eine Circular-Verordnung an sämmtliche Wasserregulirungs-Gesellschaften erlassen, in welcher dieselben darüber informirt werden, wie sie in dem Falle, als sie auf Grund des Gesetzartikels XXX ex 1889 Darlehen zur Regulirung von Wasserläufen, sowie zur Erhaltung von Wasserstrassen in gut schiffbarem Zustande aufnehmen wollen, im Sinne des § 17 dieses Gesetzes das für das Bodencredit-Institut auszustellende Exemplar der einzeln-persönlichen Bemessung abzufassen haben. Das Ungarische Bodencredit-Institut hat nunmehr auf Grund dieser Seitens des Ackerbauministers auch diesem Institute zugesandten Verordnungen die Wasserregulirungs-Gesellschaften von den Bedingungen verständigt, unter welchen sie die gewünschten Darlehen erhalten können. Das Bodencredit-Institut wird, nachdem bereits mehrere Millionen Gulden umfassende Anmeldungen auf Anlehen für solche Regulirungsarbeiten vorliegen, welche im Sinne der Intentionen der Regierung (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 103 ex 1889) planmässig und successive durchzuführen sind, in nächster Zeit mit der Emission der Pfandbriefe beginnen.

Ausland.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) Bei Berathung des kgl. Decretes Nr. 30 hat die erste Kammer des Sächsischen Landtages in ihrer Sitzung vom 19. März in Uebereinstimmung mit der zweiten

Kammer für die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Waldheim über Geringswalde nach Rochlitz den Betrag von 2,849.000 Mark, für eine schmalspurige Eisenbahn von Saupersdorf nach Wilzschhaus den Betrag von 2,661.000 M., für eine schmalspurige Eisenbahn von Herrnhut nach Bernstadt den Betrag von 989.000 Mk. und für eine normalspurige Eisenbahn von Schönberg nach Hirschberg den Betrag von 1,900.000 Mk. bewilligt; ferner wurde für den Umbau der Station Erlau die Summe von 225.000 Mk. bewilligt und der kgl. Staatsregierung sowohl zur Ausführung der drei erstgenannten Bahnlinien, als auch zu Gunsten einer normalspurigen Eisenbahn von Zwickau über Crossen nach Mosel, sowie der dabei für erforderlich zu erachtenden Anschlussgeleise das Expropriationsbefugniss ertheilt.

Italien. (Eisenbahn Velletri-Teracina.) Diese Linie misst 79.336 km. Wenngleich keine nennenswerthen Bauschwierigkeiten sich darbieten, so hemmt das wegen der ausgedehnten Sümpfe ungesunde Klima das Fortschreiten der Arbeiten dennoch ganz beträchtlich. Die Linie ist in acht Theilstrecken getheilt und ist auf allen der Bau bereits in Angriff genommen worden.

— (Eisenbahn Rom-Segni.) Diese wegen ihrer besonderen commerciellen und strategischen Bedeutung hervorragende Linie (47·188 km) ist die einzige unter den neuen Linien, welche doppelgeleisig hergestellt wird. Die Eröffnung ist für den Mai 1892 in Aussicht genommen. Mit Rücksicht auf die bedeutenden Schwierigkeiten, welche sich dem Baue entgegenstellen, erscheint dieser Termin äusserst knapp bemessen. Mit den Arbeiten an dem Tunnel „dell' Olmata" (980 m) wurde bereits vor einiger Zeit begonnen.

— (Tarifermässigung für Dörrobst.) Die Verwaltung der Mittelmeerbahn hat, auch im Namen der Adriatischen Bahn, an das kgl. Inspectorat der Eisenbahnen das Ansuchen um Verlängerung des Termines für die Tarifermässigung für den Transport von gedörrten Feigen, Mandeln, Nüssen, Haselnüssen, Johannisbrod, Trauben und Zibeben gerichtet. Die dauernde Einführung dieses ermässigten Tarifes wird angestrebt.

— (Elektrische Tramway Florenz-Fiesole. — Dampftramway auf dem Viale dei Colli.) Im Monate April wird die erstere Linie eröffnet werden. Dieselbe hat ihren Ausgangspunkt auf der Piazza S. Marco und endet auf dem Platze von Fiesole. An der Herstellung der Geleise dieser wegen der bedeutenden Steigungen bemerkenswerthen elektrischen Eisenbahn wird bereits eifrig gearbeitet. — Gleichzeitig dürfte auch die Dampftramway auf dem Viale dei Colli, deren Vollendung bevorsteht, dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

— (Einnahmen der Adriatischen Bahn.) In den ersten sieben Monaten des laufenden Betriebsjahres, und zwar vom 1. Juli 1889 bis Ende Jänner 1890, haben sämmtliche das Adriatische Netz bildenden Linien eine Gesammteinnahme von 65,700.527·27 L. erzielt; hievon 7,449·847·41 L. im Monate Jänner und 58,200.679·86 L. in den vorhergehenden Monaten. Bei diesen Gesammteinnahmen participirt das Hauptnetz mit 61,071.894·1 L. und das Secundärnetz mit 4,628.643·26 L. Das Gesammtnetz hat gegenwärtig eine Länge von 5162 km, wovon 4055 auf das Haupt- und 1107 km auf das Secundärnetz entfallen. In den gedachten sieben Monaten hatte die Dampfschiffahrt am Gardasee eine Gesammteinnahme von 135.692·89 L.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2440 Tonnen Gehalt ist am 3. Februar mit 22 Passagieren, 795 Gewichtstonnen Ladung fast ausschliesslich nationaler Provenienz und 1888 Stück verschiedene Hölzer von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Bombay: 307 t, darunter 203 Colli Metallwaaren, 95 Colli Manufacte, 60 Colli Farben, 233 Colli Seife, 129 Colli Glaswaaren, 1094 Colli Papier, 50 Colli Zucker, 85 Colli Liqueure und 12 Stück lebende Hunde; nach Port Said: 90 t, darunter 105 Colli Esswaaren, 231 Colli Zucker, 233 Colli Bier und 210 Colli Steine; nach Melbourne: 1298 Stück Bauhölzer; nach Calcutta: 126 Colli Papier, 60 Colli Garne, 50 Colli Wein, 46 Colli Metallwaaren, 50 Colli Seife und 120 Stück Fassdauben; nach Singapore: 240 Colli Wein, 157 Colli Papier, 70 Colli Mehl, 50 Colli Bier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 510.458 fl.

Projectirter Donau-Oder-Schiffahrtscanal. (Ertheilung der Vorconcession für die auf ungarischem Gebiete gelegene Theilstrecke.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat mit Erlass vom 16. Februar 1889, Z. 6318, dem Dr. Johann B. Meyer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die zwischen Dévény und dem Landesgrenzpunkte nächst Rohatetz auf ungarischem Territorium im Bereiche der Comitate Pressburg und Neutra befindlichen Theilstrecke des projectirten Donau-Oder-Schiffahrtscanales, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Regulirung der Temes und der Bega. (Verfassung des technischen Elaborates.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister die Regulirung der auch Theilstrecken des Temes- und des Bega-Schiffahrtscanales bildenden Stromabschnitte der Flüsse Temes und Bega beschlossen, und die in Temesvár stationirte Begacanal-Betriebsleitung mit der Ausarbeitung des diesbezüglichen technischen Elaborates betraut.

Verschiedene Mittheilungen.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 13. Verbesserter Dampferzeuger. — Charles Albert Knight 17./2.
„ 13. Neuerungen an Speisewasser-Reinigern für Dampfkessel. — Charles Albert Knight. 24./2.
„ 13. Wellrohr-Vielröhrenkessel. — Lederer & Porges. 24./2.
„ 13. Neuerung an Kesselfeuerungsanlagen, bei welchen Peleumrückstände als Heizmaterial verwendet werden. — Josef Schreier. 28./2.
„ 14. Neuartige Ventilsteuerung. — Johann Döll. 15./2.
„ 14. Verbesserung eines Kühl- und Condensations-Apparates. — Anton Fink. 16./2.
„ 14. Kreisende Dampfmaschine (Turbine). — Josef Henry Dow. 17./2.
„ 14. Neuerungen an Steuerungen für Dampfmaschinen. — A. Collmann. 20./2.
„ 20. Apparat zum Anzeigen der Station in Eisenbahnwagen und anderen Fahrzeugen. — Henry Lane. 11./11. 1889.
„ 20. Seilbahn - Verbindungsvorrichtung. — Paul Kozma. 13./12. 1889.
„ 20. Verbesserung an der selbstthätigen Stellvorrichtung und Stromleitungsweiche der Intercommunicationsweichen elektrischer Strassenbahnen. — Julius Bodnár. 17./12. 1889.
„ 20. Die Bauart und die Handhabung von Trambahnen betreffende Neuerungen. — Johann Kreyczik & Deodat Kapri. 12./2.
„ 20. Neuartiger Hebel für Aus- und Einkuppelung von Eisenbahnwaggons. — Johann Kreyczik & Deodat Kapri. 14./2.
„ 20. Neuer Vorläuteapparat für Eisenbahn-Barrièren. — Mathias Cecil. 17./2.
„ 20. Seitenkuppelung fur Eisenbahnfahrzeuge. — Oscar Steffenhagen. 26./2.
„ 20. Vorläuteapparat für Barrièren-Läutewerke. — Stefan von Götz & Söhne. 3./3.
„ 21. Neuerungen an Leclanché-Elementen. — Th. Wilms. 22./2.
„ 21. Neuerung in Accumulatoren oder Secundärbatterien. — William B. Hollingshead & Sydney H. Carney. 25./2.
„ 21. Neuerungen an elektrischen Glühlichtlampen und Einrichtung, um die Lichtstärke reguliren zu können — William Frederick Wollin und Elmer Henry Werline. 25./2.
„ 21. Verfahren und Vorrichtung zur Nutzbarmachung der lebendigen Kraft nach abwärts bewegter Lasten und der Trägheit in Bewegung befindlicher Wagen. — Bertha Jäckel. 3./3.
„ 21. Verfahren zur Erzeugung und Nutzbarmachung intermittirender Ströme. — Charles Josef van Depoele. 4./3.
„ 42. Geldtasche mit Control- und Sicherheitsvorrichtung für Conducteure. — Arthur Wellesley Berne und Brown Wickliffe Taylor. 13./2.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Ergänzungsblatt zu dem vom 1. März 1890 giltigen Nachtrag II des Tarifheftes 5 vom 1. November 1886.

Mit Giltigkeit vom 15. April 1890 werden mittelst eines Ergänzungsblattes in den obgenannten Nachtrag Streckensätze für die Station Vidrány bis zur Landesgrenze einbezogen.

Exemplare dieses Ergänzungsblattes sind im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, sowie bei der General-Direction der Ungarischen Nordostbahn in Budapest erhältlich.

Wien, am 24. März 1890. [202]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Sistirung der Ausgabe von Werthmarkenheften und Zusatzmarkenheften.

Ab 25. März 1890 wird die Ausgabe von Werthmarkenheften und Zusatzmarkenheften für den Personenverkehr aufgehoben.

Wien, am 25. März 1890. [203]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Die XXX. (ordentliche) Generalversammlung der Actionäre findet am 28. April 1889, Vormittags 10 Uhr, in Wien im Bureau der Gesellschaft, I., Elisabethstrasse 9, statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses.
3. Wahl des Revisionsausschusses.
4. Verwaltungsrathswahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:

in Wien: bei der Centralcassa der Böhmischen Westbahn, I., Elisabethstrasse 9;
in Prag: bei der Betriebs-Hauptcassa und bei der Filiale der k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe;
in Frankfurt a. M.: bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne;
in Berlin: bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,

und zwar in Wien bis zum 14. April l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 13. April l. J. mittelst dreifach auszufertigenden Consignationen.

Consignations-Blanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 25. März 1890.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

Besetzung mehrerer Dienststellen.

Bei der k. k. priv. Böhmischen Westbahn werden im Laufe des Jahres 1890 mehrere Bahn- und Magazins-Aufseher, Bremser-, Wagenwärter-, Locomotivheizer-, je eine Wagenaufseher-, Thürsteher-, (oder Aviseur-), Kanzleidiener- und Nachtwächter-, dann mehrere Bahn- und Weichen-Wächter-Dienstposten, zur Besetzung gelangen. — Jene k. k. Unterofficiere, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 60) auf Grund der gesetzlich vorgeschriebenen Certificate anspruchsberechtigt sind und das 37. Lebensjahr nicht überschritten haben, werden hiemit eingeladen, Gesuche um solche Dienststellen einzureichen.

Zur Erlangung dieser Dienststellen ist eine Probepraxis von 3 bis 6 Monaten erforderlich, während welcher Zeit die Betreffenden ein Taggeld von 70 kr. bis 1 fl. beziehen.

Nach Ablauf der Probepraxis und einer mit gutem Erfolge aus den einschlägigen Dienstes-Instructionen abgelegten Prüfung erfolgt die definitive Anstellung.

Bewerber um eine Bahnaufseherstelle haben den Nachweis zu liefern, dass sie eine Unterrealschule oder eine äquiparirende Militärschule, insbesondere der Artillerie-, Genie- oder Pionnier-Truppe absolvirt haben und der deutschen nnd böhmischen Sprache in Wort und Schrift mächtig sind. Unter den Bewerbern um eine Magazins-Aufseherstelle haben jene den Vorzug, welche im kaufmännischen Rechnen bewandert sind; unter jenen, welche sich um eine Wagenaufseherstelle bewerben, solche, welche das Tischler-, Wagner- oder Schlosser-Handwerk, und unter jenen, welche sich um eine Locomotivheizerstelle bewerben, solche, welche das Schlosserhandwerk erlernt haben.

Für die übrigen Bewerber ist die Absolvirung einer Volksschule und die Kenntniss der deutschen und böhmischen Sprache erforderlich.

Die Einrechnung der im Militärdienste zugebrachten Dienstzeit zur seinerzeitigen Pensionsbemessung bei der Eisenbahn-Gesellschaft findet in keinem Falle statt.

Die Gesuche, welche mit dem vorgeschriebenen Certificate, den Schulzeugnissen und mit einem ärztlichen Zeugnisse über die vollkommene körperliche Rüstigkeit belegt sein müssen, sind längstens bis 21. April 1890 an die Betriebs-Direction der k. k. priv. böhmischen Westbahn in Prag zu leiten.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 60) wird bekannt gemacht, dass bei der Centralverwaltung der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Laufe der nächsten Monate voraussichtlich eine Aspirantenstelle für den Materialmagazinsdienst und zwei Bahnaufseher-Aspirantenposten zur Besetzung gelangen werden.

Zur Bewerbung um diese Posten werden nur jene k. k. Unterofficiere zugelassen, die im Sinne des obcitirten Gesetzes auf Grund der ihnen ertheilten Certificate anspruchsberechtigt sind.

Zur Erlangung dieser Stelle ist eine Probepraxis in der Dauer von mindestens 6 Monaten erforderlich, während welcher Zeit die Aspiranten ein Taggeld von 1 fl. 20 kr. erhalten.

Wann die definitive Anstellung erfolgt, kann vorläufig noch nicht bestimmt werden.

Die Aspiranten auf diese Stellen müssen der deutschen und die Bahnaufseher auch der czechischen Sprache mächtig, sowie des Lesens, Schreibens und Rechnens kundig sein und ist für den erstgenannten Posten ausserdem die Kenntniss der Eisenbahn-Materialien nachzuweisen.

Die Aspiranten für die Bahnaufseherstelle haben den Nachweis zu liefern, dass sie die hiefür nöthigen technischen Fertigkeiten besitzen.

Beim Uebertritte in den Eisenbahndienst, auch wenn derselbe unmittelbar aus dem activen Militärdienste erfolgen sollte, findet eine Anerkennung der Dienstzeit zur seinerzeitigen Pensionsbemessung bei der Eisenbahn-Verwaltung nicht statt.

Die Gesuche sind bis zum 1. Mai 1890 an die General-Direction der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien zu leiten.

Wien, im März 1890.

Die Centralverwaltung
der k. k. priv.
Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer österr. Währung					
852	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadezucker	Aussig (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)	Budapest (St.E.G., Lipótváros, Józsefváros, dunaparti-teherpalyaudvar, Südbahn) und Palota	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	311·3	153·2	158·1	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen bis Ende März 1891	Die ermässigten Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in den betreffenden Aufgabsstationen per Achse oder Industriegeleise zugeführt werden. Auf diese Frachtsätze wird kein anderweitiger Nachlass gewährt
				Schönpriesen					312·3	153·6	158·7			
				Peček					261·3	128·7	132·6			
				Moravan					232 3	117·3	114·9			
				Aussig (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)	Marchegg transit (für Sendungen nach Stationen der Strecke von Pozsony bis Dunakesz und von Pozsony bis Kosztolany sammt Seitenlinien)				210·4	90·6	119 8			
				Schönpriesen					211·4	91·0	120·4			
				Peček					158·8	66·1	92·7			
				Moravan					129·3	54·7	74·6			
									Kreuzer österr. Währung					
853	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadezucker	Sedletz-Kuttenberg	Budapest (St.E.G., Lipótváros, Józsefváros, dunaparti-teherpalyaudvar, Südbahn) und Palota	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband	253·9	131·1	122·8	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen bis Ende März 1891	In das stipulirte Minimalquantum werden auch solche Sendungen von Aussig (St.E.G. und Oe.N.W.B.) eingerechnet. Die ermässigten Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in den betreffenden Aufgabsstationen per Achse oder Industriegeleise zugeführt werden. Auf diese Frachtsätze wird kein anderweitiger Nachlass gewährt
				Kuttenberg-Stadt					258·9	136·1	122·8			
				Slatinan					237·6	133·2	104·4			
				Časlau					250·3	129 6	120·7			
				Wlkawa					275·9	138·6	137·3			
				Neubidschow					267·5	139·6	127·9			
				Dobřenitz-Sirovatka					276·6	140·6	136·0			
				Smiřitz					255·4	141 5	113·9			
				Dobrowitz					280·9	140·0	140·9			
				Adlerkosteletz					241·5	138·3	103 2			
				Doudleb					Kein directer Satz	138·0	—			
				Sedletz-Kuttenberg	Marchegg transit (für Sendungen nach Stationen der Strecke von Pozsony bis Dunakesz und von Pozsony bis Kosztolany sammt Seitenlinien)				Keine directen Frachtsätze	68·5				
				Kuttenberg-Stadt						73 5				
				Slatinan						70 6				
				Časlau						67·0				
				Wlkawa						76·0				
				Neubidschow						77·0				
				Dobřenitz-Sirovatka						78·0				
				Smiřitz						78·9				
				Dobrowitz						77 4				
				Adlerkosteletz						75·7				
				Doudleb						75·4				
854	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mährisch-schlesischen Centralbahn	Getreide aller Art	Politz via Stadlau—B.-Trübau—Olmütz	Jägerndorf	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	kr. 66·6*)		Im Kartirungswege		*) Dieser Frachtsatz gilt erst vom 14. Tage nach erfolgter Publication
					Olbersdorf					64·2				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
855	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Raitz	Aussig St.E.G.	**250 t** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe A allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	kr.		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, längstens bis Ende März 1891	Die Transporte werden in das im Verordn.-Bl. Nr. 152 ex 1889, sub Post 3585, stipulirte Minimalquantum eingerechnet
				Müglitz	Aussig St.E.G.					98·5				
				Schwarzbach	Schönpriesen					99·3				
856	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Abtsdorf	Halbstadt oder Mittelsteine	**100 Waggons** Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 14. Tage nach erfolgter Publication, bis Ende April 1891	Localtarif	Verschieden	kr. 30·1		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel der Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen, längstens bis Ende Juli 1891	
				B.-Trübau						28·6				
				Zwittau						31·0				
				Leitomischl						30·0				
				Triebitz						29·0				
				Budigsdorf						29·4				
				Hohenstadt						31·6				
				Sichelsdorf						29·2				
857	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte	(siehe unten)	1. Mitterndorf, Moosbrunn und Unter-Waltersdorf 2. Pottendorf und Ebenfurth 3. Ober-Eggendorf	**1000 t** Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Eine Routenvorschrift ist in den Frachtbriefen nicht gestattet	Bis Ende Juli 1890	Localtarife	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg, Kreuzer (siehe unten)		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende October 1890	Die auf Grund dieser Begünstigung verfrachteten Getreide- und Hülsenfrüchte-Sendungen werden in jenes Minimalquantum eingerechnet, welches bei der Seitens der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Verordnungs-Blatt Nr. 94, ddo. 13. August 1889, sub Post 1984, von den gleichnamigen Aufgabsstationen nach Wien-Stadlau, Floridsdorf-Donaufeld und Marchegg transit publicirten Frachtbegünstigung bedungen wurde

857 — Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg, Kreuzer:

von	1.	2.	3.
Oroszlámos	111·0	119·0	121·0
Valkány	113·0	121·0	123·0
O.-Bessenyő	114·6	122·6	124·6
Nagy-Szt. Miklós	115·3	123·3	125·3
Szaravola	116·9	124·9	126·9
Rácz-St. Peter	118·2	126·2	128·2
Perjámos	119·0	127·0	129·0
Varjas	124·0	132·0	134·0
Mokrin	116·0	124·0	126·0
Nagy-Kikinda	121·0	129·0	131·0
Szt. Hubert	122·0	130·0	132·0
Zsomboly	123·0	131·0	133·0
Gyertyamos	123·0	131·0	133·0
Beregszó	123·0	131·0	133·0
Szakálháza	123·0	131·0	133·0
Remete	129·0	137·0	139·0
Rékás	133·0	141·0	143·0
Topolovetz	137·0	145·0	147·0
Bélincz-Kiszető	141·5	149·5	151·5
Lugos	146·5	154·5	156·5
Sáagh	129·0	137·0	139·0
Zsebely	133·0	141·0	143·0
Vojtek	136·0	144·0	146·0
Gattaja	145·1	153·1	155·1
Moritsföld-Sosdia	147·6	155·6	157·6
Gertenyes	150·2	158·2	160·2
Zsidovin	151·8	159·8	161·8
Román-Bogsán	154·8	162·8	164·8
Német-Bogsán	156·9	164·9	166·9
Detta	136·0	144·0	146·0
Sztamora-Moravicza	136·0	144·0	146·0
Versecz	130·0	138·0	140·0
Jassenova	121·0	129·0	131·0
Fehértemplom	121·5	129·5	131·5
Báziás	121·5	129·5	131·5
Jám	126·0	134·0	136·0
Rakasdia	133·0	141·0	143·0
Oravicza	136·0	144·0	146·0

Bei Erreichung des hier für Getreide und Hülsenfrüchte fixirten Minimalquantums gelten die ermässigten Frachtsätze auch für Repstransporte, welch' letztere jedoch in das Minimalquantum nicht eingerechnet werden. Diese Frachtsätze gelten auch für Repstransporte, wenn von diesem Artikel allein das für Getreide und Hülsenfrüchte vorgeschriebene Minimalquantum von einem Versender zur Aufgabe gebracht wird.

Wenn auf Grund dieses Zugeständnisses und auf Grund der Seitens der österr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft im V.-Bl. Nr. 94 vom 13. August 1889, sub Post 1984 und 1985, veröffentlichten Zugeständnisse während der Giltigkeitsdauer zusammen 5000 t Getreide und Hülsenfrüchte verfrachtet werden, so wird noch eine Superrefactie von 6·0 kr. per 100 kg bewilligt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
858	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide, Mehl u. Mahlproducte und Malz mit der Bestimmung:	Gross-Opatowitz	Triebitz transito	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen, von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden, jedoch sind Routenvorschreibungen auf den Frachtbriefen nicht zulässig	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
			nach Laube						27·0	21·0	6·0			
			nach süddeutsch. Stationen						27·0	24·0	3·0			
			nach München C.B.						27·0	18·7	8·3			
			nach Romanshorn						27·0	20·0	7·0			
			nach Prag						27·0	24·4	2·6			
859	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenwaaren der Classe B	Eger	Wien K.F.J.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	111·0 kr.	100·0 kr.	11·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	Partei ist verpflichtet, alle Sendungen via österr. Staatsbahnen zu leiten. Bei Nachweis der Ablenkung auch nur Einer Sendung wird Refactie nicht liquidirt
860	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Thonerde in Kisten und Fässern verpackt	Furth-Göttweig	Thalheim	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen und besonderen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	91·4 kr.	50·6 kr.	40·8 kr.	Im Kartirungswege		
861	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Dünger und Kehricht	Triest Hafen		Bei Frachtzahlung nach der Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Borst				6·5	2·5	4·0			
					Draga				8·1	3·6	4·5			
					Herpelje-Kozina				9·6	4·7	4·9			
					Podgorje				11·6	6·2	5·4			
					Rakitovice				13·6	7·6	6·0			
					Pinquente				14·9	8·5 excl. der Desinfectionsgebühr	6·4			
862	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mauer- und Dachziegel	Olmütz Neugasse	Olmütz-Hodolein	**Auflieferung von 3000 Tonnen.** Bei Frachtberechnung mindestens nach der Tragfähigkeit des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1890	Localtarif	3·5 kr.	2·5 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	Die Original-Aufgabs-Recepisse müssen die Bestätigung des Stations-Vorstandes in Olmütz-Hodolein enthalten, dass das Abladen von Seite der Partei innerhalb 3 Stunden nach Ankunft des Wagens veranlasst wurde

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
863	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kammersäure (mindergrädige Schwefelsäure)	Kazñau Pilsen	Nussdorf transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen in eigenen Kesselwagen zur Aufgabe gelangen und an eine Kunstdüngerfabrik adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 87·0 82·0	kr. 75·0 71·0	kr. 12·0 11 0	Im Kartirungswege		
864	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fässer, neue, leere (für Pickleshäringe bestimmt)	Czernowitz	Ławoczne, transit	Aufgabe von 5000 kg. pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Aufladen ist Sache der Partei. Die Sendungen müssen mit directen nach Budapest lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden und dürfen keine Routenvorschreibung enthalten	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	366·0 kr.	172·6 kr.	193·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	
865	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Langholz auf zwei Wagen verladen	Elbogen-Neusattel transit	Helenenschacht Hermann-schacht	Bei Zahlung der Fracht für 20000 kg. pro Sendung	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Besteht kein Tarif	2·6 kr. 3·8 kr.		Im Kartirungswege		
866	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mineralkohle	Divacca	Pola Rovigno	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10 Tonnen oder Frachtzahlung hiefür mit einem 3%igen Gutgewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	kr. 20·— 18·—	kr. 12·36 12·66	kr. 7·64 5·34	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längtens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	Nur giltig für Sendungen mit directen Frachtbriefen von Stationen des Ostrau-Karwin-Dombrauer Revieres, dann von Hruschau nach Pola und Rovigno
867	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzdraht	Kimpolung	Hatna	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief, bezw. Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum pro Wagen, mit der Bestimmung nach Rumänien	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	40·2 kr.	26·8 kr.	13·4 kr.	Im Kartirungswege		
868	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Spiritus	Belzec Lubycza Hrebenne Rawa ruska	Lemberg	Aufgabe in Cisternenwagen in Mengen von 10000 kg oder in Fässern in Sendungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum pro Wagen	Vom 1. April 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 59·2 55·0 51·4 45·4	kr. 39·8 37·0 34·6 30·6	kr. 19·4 18·0 16·8 14·8	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
869	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, und Coaks aus Oberschlesien	Ziegenhals trs.	Nieder-Lindewiese	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Kalk- und Kalkstein-Transporte müssen von Setzdorf stammen und mit directen nach Oberschlesischen Stationen lautenden Frachtbriefen in Nieder-Lindewiese zur Aufgabe gebracht werden. Die Kohlen-Transporte müssen nach Setzdorf bestimmt sein und nach dem bestehenden directen Tarife für Oberschlesische Kohlen nach Stationen der M.G.B. etc. vom 1. Jänner 1890 nach Nieder-Lindewiess abgefertigt werden	Vom 1. April bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Directer Tarif für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der Mähr. Grenzbahn etc. vom 1. Jänner 1890	Verschieden	Verschieden	4·1	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung des Stationsvorstandes in Nieder-Lindewiese enthalten müssen, dass die betreffenden Kohlen thatsächlich nach Setzdorf weiter befördert wurden. Die betreffenden Frachtdocumente sind bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen	Der Nachlass von 4·1 kr. pro 100 kg bei Kohlen und Coaks wird nur dann gewährt, wenn durch Vorlage von auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautender Original-Aufgabsrecepisse der Nachweis erbracht wird, dass mindestens das gleiche Quantum Kalk und Kalksteine, von Setzdorf stammend, in der Station Nieder-Lindewiese aufgegeben wurde
			Kalk und Kalksteine nach Oberschlesien	Nieder-Lindewiese	Ziegenhals trs.			Localtarif	8·9	4·5	4·4		Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabsrecep., welche die Bestätigung des Stationsvorstandes in Nieder-Lindewiese enthalten müssen, dass die Transporte thatsächlich von Setzdorf nach Nieder-Lindewiese zugeführt wurden	
									11·3		6·8			
870	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. ung. Staatseisenbahnen	Brennholz	Devecser	Graz W.B.	Frachtzahlung für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg und vierrädrigen Wagen. Das Auf- und Abladen ist von der Partei zu besorgen. Im Uebrigen gelten die einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	44·2	31·2	13 0	Im Kartirungswege		
				Szombathely					31·6	20·2	11·4			
				Körmend					27·2	19·2	8·0			
				Csákány					23·9	19·2	4·7			
871	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauer- und Dachziegel	Kaaden-Brunnersdorf	Annathal-Rothau	**Auflieferung eines Minimalquantums von 50 vollen Wagenladungen (à 11·3 t).** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen. Das Abladen der Sendungen von den Eisenbahnwagen hat durch Arbeitskräfte der Partei innerhalb der tarifmässigen Frist zu erfolgen. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif sammt Nachträgen	22·7	16·0	6·7	Im Rückvergütungswege	Auf die abschliessende Firma als Versenderin lautende Original-Aufgabsscheine, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1891	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf diese Frachtermässigungen
					Unter-Graslitz				23·2	16·5	6·7			
					Ober-Graslitz				23·7	17·0	6·7			
					Klingenthal B.E.B.				24·5	17·8	6 7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
872	G.C.L.B.	K. k. österr. Staatsbahnen (galiz. Linien)	Bier	Słotwina	Grybów	Aufgabe in Ladungen von mindestens 5 t pro Frachtbrief	Bis längstens Ende 1890	Galizischer Gemeinschaftstarif		kr. 32·6		Im Kartirungswege		
					Neu-Sandec					42·5				
873	Oesterreichische Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Adlerkosteletz	Prag (K.F.J.B. transit*)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1890	kr. 71·0	kr. 60·3	kr. 10·7	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen zu den angeführten Aufgabsstationen per Achse oder per Industriegeleise zugestellt werden. Das Aufladen haben die Parteien zu besorgen. Bei Transporten, welche direct abgefertigt wurden, werden die Differenzen zwischen den angeführten ermässigten Gebühren bis Prag K.F.J.B. trans., bezw. bis Iglau trans. und den Antheilen der Oe.N.W.B. aus dem directen Tarife nachträglich rückvergütet
				Časlau					44·0	37·4	6·6			
				Dobrowitz					39·0	33·1	5 9			
				Doudleb					72·0	61·2	10·8			
				Kuttenberg Stadt					43·0	37·3	6·7			
				Neubidschow					52·0	44·2	7·8			
				Sedletz-Kuttenberg					38·0	32·3	5·7			
				Slatinan					58·0	49·3	8·7			
				Wlkawa					37·0	31·4	5·6			
				Aussig Oe.N.W.B.					47·9	40·7	7·2			
				Aussig St.E.G.	Hrabovka trs *)				47·9	40·7	7·2			
				Peček					24·7	21·0	3·7			
				Moravan					54·2	46·1	8·1			
				Schönpriesen					50·5	42·9	7·6			
				Adlerkosteletz	Iglau (Oe.N.W.B. transit*)			Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V. vom 1. August 1883	89·0	75·6	13·4			
				Časlau					43·0	36·5	6·5			
				Dobrowitz					73·0	62 0	11·0			
				Doudleb					93·0	79·0	14 0			
				Kuttenberg Stadt					53·0	45·8	8·2			
				Neubidschow					71·0	60·3	10·7			
				Sedletz-Kuttenberg					48 0	40·8	7·2			
				Slatinan					53·0	45 0	8·0			
				Wlkawa					68·0	57·8	10·2			
874	Oesterr. Nordwestbahn	Süddeutschen Verbindungsbahn	Oberschlesische Kohlentransporte in vollen Wagenladungen	Von sämmtlichen Aufgabsstationen des citirten directen Kohlentarifes	Tannwald a) für Maxdorf b) für Morchenstern	Bei Verfrachtung von mindestens 1000 mtr. Tonnen. Die Transporte müssen frachtbriefmässig ad a) für die Firmen Josef Riedel in Maxdorf, ad b) Priebsch Erben oder Lederer und Wolf in Morchenstern bestimmt sein und auch dahin per Achse abgeführt werden	Vom 1. April 1890 bis Ende März 1891	Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohle etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. October 1887	Verschieden		ad a) 30 ⎫ ad b) 16 ⎭ kr. ö. W. N. von den gegenwärtig bestehenden officiellen Tarifsätzen	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der contrahirenden Firma als alleinigen Aufgeber und die Firmen Josef Riedel in Maxdorf und Priebsch Erben, bezw. Lederer und Wolf in Morchenstern als Empfänger lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicatfrachtbriefe, welche consignirt, spätestens bis Ende Mai 1891 vorzulegen sind	Falls sich die gegenwärtig in Kraft bestehenden officiellen Tarifsätze innerhalb der Vertragsdauer etwa ermässigen sollten, würden die Nachlässe in demselben Ausmasse verringert werden, eventuell auch gänzlich aufhören

* Für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen der Strecken Wolframs-Wessely a/L.-Budweis, Wessely a/L.-Gmünd-Budweis, ferner nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Budweis, welche in Böhmen, Oberösterreich, Salzkammergut, Steiermark, Tirol und Kärnten liegen (excl. Leoben, Klagenfurt, Villach und Pontafel), weiters nach Stationen der österr. Südbahn-Strecken Ala-Kufstein und Lienz-Franzensfeste aufgegeben werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.			
875	Oesterr. Nordwestbahn		Holz des Specialtarifes II.	Goltsch-Jenikau	Tetschen trans.	**5000 tons Minimalquantum** Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen im Ausnahmetarif XIII	Vom 14. Tage nach erfolgter Publication, bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	37·6	29·9	7·7	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und bis spätestens Ende März 1891 vorgelegt werden müssen	Diese Transporte werden in das im Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1889, sub Post 3048, verlautbarte Minimalquantum einbezogen
				Goltsch-Jenikau	Reichenberg loco u. transit				38·0	30·4	7·6			
				Goltsch-Jenikau	Aussig loco und transit				32·5	27·0	8·2			
				Časlau	Tetschen loco				36·5	28·6	7·9			
				Sedletz-Kuttenberg	Tetschen trans.				35·5	27·4	8·1			
876	Böhmischen Commercial-Bahnen		Mehl und Mahlproducte	Čelakowitz oder vice eersa	Brandeis a/E.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	8·0 kr.	5·0 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		
			Güter des Specialtarifes 1 und der Classe A			Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen								
877	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Stärke und Stärkeabfälle	Igló Löcse	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens a) 10000 kg | b) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Auf- und Abladung der Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen	Vom 1. April 1890 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende 1890	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband Theil II, Heft 4	133·6 kr.	a) 127·1 kr.	a) 6·5 kr.	Im Kartirungswege		
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	b) Syrup, Trauben- und Stärkezucker						158·9 kr.	b) 147·0 kr.	b) 11·9 kr.			
878	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes	Budapest St.E.G. Donauufer-Bahnhof „ Josefstadt „ Leopoldstadt	Oderberg loco	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband		kr. 66·1		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis Ende März 1891 vorzulegen sind	
					Oderberg trans.					67·1				

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 34 vom 22. März 1890, sub Post 820, auf Seite 565 für den Ungar.-Adriatischen Verbands-Ausnahmetarif 7 h publicirte zugestandene Frachtsatz von „ö. W. fl. 124·78 pro Wagen" ist auf „ö. W. fl. 124·88 pro Wagen" richtig zu stellen.

Druckfehler-Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. Die im Verordnungs-Blatte vom 18. März 1890, Nr. 32, unter fortl. Nr. 792, in der letzten Colonne publicirte Superrefactie hat für Transporte von Eger anstatt „50 kr." richtig „5·0 kr." und für Transporte von Bilin anstatt „110 kr." richtig „11·0 kr. pro 100 kg" zu betragen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 37. **Wien, 29. März 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. April 1890 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Hiedurch wird jedoch auch wie bisher die im Civilverkehre bestehende theilweise Erhebung eines 15 pCt. Agiozuschlages im Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehre der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht berührt.

Wien, am 25. März 1890.

Reglement für das öffentliche Lagerhaus und Freilager in Wien, Franzensbrückenstrasse, der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.*)

Erstes Hauptstück.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Benennung des Lagerhauses.

Das „Oeffentliche Lagerhaus und Freilager, Wien, Franzensbrückenstrasse, der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser" ist ein auf Grund der vom hohen k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem hohen k. k. Finanzministerium ertheilten Concession errichtetes öffentliches Lagerhaus, mit welchem ein zur Aufbewahrung aller Gattungen der im § 2 des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., angeführten Waaren (§ 66 dieses Reglements) berechtigtes öffentliches Freilager verbunden ist.

§ 2.

Verwaltung des Lagerhauses.

Die Verwaltung des Lagerhauses wird unter verantwortlicher Leitung der Direction der Actiengesellschaft durch die vom gesellschaftlichen Verwaltungsrathe für das Lagerhaus bestellten Beamten besorgt, deren Namen durch Anschlag in dem Lagerhause bekannt zu machen sind. Diese Beamten haben die Befugnisse von Handlungsbevollmächtigten im Sinne der Art. 47 und 48 H.-G.-B. und des § 28 dieses Reglements.

Beschwerden über das Beamten- und Dienstpersonale sind bei der gesellschaftlichen Direction, Beschwerden über diese bei dem Verwaltungsrathe der Actiengesellschaft anzubringen.

§ 3.

Gegenstände der Einlagerung.

Zur Einlagerung in das Lagerhaus werden mit Ausnahme der in diesem Reglement (§§ 18—21) näher bezeichneten Gegenstände nach Zulass des Raumes und gegen Erfüllung der im Verlaufe dieses Reglements dafür aufgestellten Bedingungen Waaren und Producte aller Art, also auch unverzollte, resp. unversteuerte zoll- und steuerpflichtige Waaren übernommen.

§ 4.

Aufträge der Committenten und Ausführung derselben.

Aufträge an das Lagerhaus sind schriftlich oder eventuell telegraphisch zu ertheilen, mündliche oder telephonische Aufträge werden nicht berücksichtigt.

Die Aufträge werden nach Massgabe ihrer an das Lagerhaus gelangten Fassung unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes (§ 48 dieses Regle-

*) Genehmigt im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium mit den Handelsministerial-Erlässen vom 19. Februar und 12. März 1890, ZZ. 4382 und 8840.

ments) ausgeführt. Die durch eine unklare, unvollkommene, nicht hinreichend bestimmte, missverständliche oder gar irrige Fassung des dem Lagerhause zugekommenen Auftrages eventuell entstehenden Folgen fallen dem Auftraggeber zur Last.

Im Uebrigen geschieht die Ausführung der ertheilten Aufträge in der Reihenfolge ihres Eintreffens nach Massgabe des verfügbaren geeigneten Raumes, der verfügbaren Arbeitskräfte und der vorhandenen Einrichtungen.

§ 5.

Gebührentarif.

Die Tarife für diejenigen Lagerzinse, Gebühren und sonstigen Entgelte, welche in dem Lagerhause für die Aufbewahrung, Assecuranz und deren Besorgung, für Ein- und Auslagern und alle sonstigen Verrichtungen der Lagerhaus-Unternehmung zu entrichten sind, werden von dem Verwaltungsrathe der Actiengesellschaft nach eigenem Ermessen festgesetzt, und treten die bei Eröffnung des Geschäftsbetriebes des Lagerhauses aufgestellten Tarife sofort nach ihrer Publication in Kraft.

Die Gebühren bezüglich solcher Waaren, welche in dem Lagerhaustarife nicht enthalten sind, bilden den Gegenstand einer besonderen Vereinbarung von Fall zu Fall.

Dem Verwaltungsrathe der Actiengesellschaft bleibt es anheimgestellt, nach seinem Ermessen Begünstigungen (Refactien, Rabatte etc.) gegenüber dem publicirten Tarife zu gewähren; dieselben sind jedoch nur bei allgemeiner Giltigkeit statthaft und dürfen erst drei Tage nach ihrer Veröffentlichung angewendet werden.

Dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft bleibt weiters die Berechtigung vorbehalten, Abänderungen an dem publicirten Gebührentarife vorzunehmen; Erhöhungen desselben treten am fünfzehnten Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 6.

Reglement.

Abgesehen von dem Gebührentarife werden alle sonstigen Bedingungen für die Benützung des Lagerhauses und der damit verbundenen Einrichtungen durch gegenwärtiges, von den hohen k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen bei der Concessions-Ertheilung geprüftes und genehmigtes Reglement festgestellt.

Der Actiengesellschaft bleibt es vorbehalten, an diesem Reglement in der Folge Abänderungen nach vorhergegangener Anzeige derselben bei dem hohen k. k. Handelsministerium vorzunehmen, jedoch dürfen solche Aenderungen keinesfalls früher als fünfzehn Tage nach erstatteter Anzeige und nur dann publicirt werden, wenn bis dahin das k. k. Handelsministerium die Anwendung derselben nicht untersagt haben sollte.

Die ordnungsmässig vorgenommenen Abänderungen des Reglements treten acht Tage nach Publication derselben in Kraft.

§ 7.

Publication

a) des Reglements und Tarifes

Die Gebührentarife und das Reglement, sowie allfällige Abänderungen derselben werden durch Veröffentlichung in der officiellen „Wiener Zeitung" und in dem „Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt", sowie durch Anschlag in dem Lagerhause kundgemacht.

Ueberdies liegen Reglement und Gebührentarif im Lagerhause auf und können dort behoben werden.

b) der statistischen Ausweise.

Die Ausweise über die Bewegung und den Stand der eingelagerten Waaren sowie der Lagerscheine werden allmonatlich in dem „Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" veröffentlicht.

§ 8.

Assecuranz.

Die Einlagerung schliesst ausnahmslos den Auftrag des Hinterlegers zur Besorgung der Assecuranz der eingelagerten Güter gegen Feuerschaden in sich, und werden demnach alle in das Lagerhaus eingelagerten Waaren sofort bei ihrer Einlagerung durch das Lagerhaus bei den von der Actiengesellschaft bestimmten Assecuranz-Gesellschaften für Rechnung, also auf Kosten und Gefahr der Hinterleger gegen Feuerschaden versichert.

Die Versicherung erstreckt sich auf alle durch Feuer und Blitz veranlassten Schäden. Ausgenommen sind solche Schäden, welche durch Krieg, feindliche Einfälle, Aufstand, Aufruhr, öffentliche Gewaltthätigkeit, Erdbeben oder andere Elementarereignisse, Anordnung irgend einer Behörde oder feindlichen Macht, auch wenn eine solche Anordnung zu anderen Zwecken als zur Einschränkung des Brandes getroffen worden wäre, oder durch die Versicherungs-Interessenten selbst absichtlich oder wissentlich herbeigeführt werden.

Als Versicherungswerth wird der vom Hinterleger angegebene Versicherungsbetrag angenommen; in Ermanglung einer solchen Angabe wird der Versicherungswerth ohne weitere Einvernehmung des Hinterlegers durch das gesellschaftliche Lagerhaus nach eigenem Ermessen, unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes (§ 48 dieses Reglements) bestimmt, ohne dass aus dieser Bewerthung irgend eine sonstige wie immer geartete Verantwortlichkeit abgeleitet werden darf.

Aendert sich der Werth der Waare, so kann derjenige, für dessen Rechnung die Waare lagert, die entsprechende Aenderung des Versicherungswerthes anordnen; die Lagerhaus-Verwaltung nimmt aus eigener Initiative eine solche Aenderung nicht vor.

§ 9.

Das Lagerhaus bezw. die Actiengesellschaft erscheint schon durch die Einlagerung ermächtigt, die Versicherungs-Gesellschaften, bei denen die eingelagerte Waare versichert werden soll, nach eigenem Ermessen auszuwählen, die Versicherungs-Bedingungen mit denselben zu vereinbaren und im Falle eines Brandschadens alle zur Erlangung des Ersatzes nothwendigen Schritte und Rechtshandlungen vorzunehmen.

Die Namen der Assecuranz-Gesellschaften, ihre Antheile an den Versicherungen und die einschlägigen Versicherungs-Bedingungen werden über Verlangen den Einlegern mitgetheilt.

Aus dem für den Hinterleger der eingelagerten Waare besorgten Assecuranzgeschäfte entspringt für das Lagerhaus bezw. für die Actiengesellschaft nur die Verbindlichkeit, den in Folge von Brandschaden Beschädigten die von den Assecuranz-Gesellschaften in Ansehung des versicherten Gutes an die Actiengesellschaft effectiv ausbezahlte Schadenssumme in gleicher Höhe und zu den gleichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen. Ueber die Grenzen der von den Assecuranz-Gesellschaften effectiv bezahlten Entschädigung hinaus haftet, unbeschadet der Bestimmungen des § 48 dieses Reglements, die Actiengesellschaft, resp. das Lagerhaus weder den Einlegern noch sonstigen Interessenten gegenüber.

§ 10.

Die an das Lagerhaus anlässlich der Assecuranz zu bezahlende tarifmässige Gebühr schliesst ausser der Vergütung der vom Lagerhause an die betreffenden Assecuranz-Gesellschaften abgeführten Assecuranzprämie auch die Provision für die, sei es ausdrücklich oder stillschweigend aufgetragene, Besorgung der Assecuranz in sich.

§ 11.

Rechtsverhältniss der Hinterleger zur Gesellschaft.

Alle diejenigen, welche das Lagerhaus oder die damit verbundenen Einrichtungen in welcher Weise immer benützen, unterwerfen sich schon durch die Thatsache dieser Benützung den Bestimmungen dieses, bezw. des für das Lagerhaus jeweilig geltenden Reglements und der jeweilig vom Verwaltungsrathe der Actiengesellschaft festgestellten Gebührentarife.

§ 12.

Schiedsgericht.

Wenn zwischen dem Lagerhause bezw. der Actiengesellschaft einerseits und den Committenten des Lagerhauses andererseits ein schriftliches Compromiss vereinbart worden ist, so unterliegen Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Lagerhause und den Committenten desselben über bestimmte Geldsummen, welche ohne Zinsen und Nebengebühren den Betrag von 1000 fl. nicht übersteigen, sowie auch über andere Gegenstände und Leistungen, wenn der Kläger anstatt derselben eine Geldsumme, welche nach obiger Berechnung 1000 fl. nicht übersteigt, anzunehmen ausdrücklich sich erbietet, dem Ausspruche eines Schiedsgerichtes, als welches das beim öffentlichen Lagerhause der Stadt Wien bestehende Schiedsgericht fungirt.

Der Ausspruch dieses Schiedsgerichtes ist inapellabel und executionsfähig.

Die Art und Weise der Zusammensetzung dieses Schiedsgerichtes für die einzelnen Fälle, sowie das Verfahren vor demselben werden durch eine besondere Schiedsgerichts-Ordnung geregelt, welche als integrirender Bestandtheil dieses Reglements zu gelten hat.

Zweites Hauptstück.

Von der Einlagerung von Gütern überhaupt.

§ 13.

Geschäftsstunden.

Die Aufnahme und Abgabe der Güter findet mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich, und zwar während des Zeitraumes vom 1. April bis 30. September von 7 Uhr Früh bis 12 Uhr Mittags und von 1 Uhr Nachmittags bis 6 Uhr Abends und während des Zeitraumes vom 1. October bis Ende März von 8 Uhr Früh bis 12 Uhr Mittags und von 1 Uhr Nachmittags bis 5 Uhr Abends statt.

An Sonn- und Feiertagen werden bis 12 Uhr Mittags den Parteien Auskünfte ertheilt.

§ 14.

Begleitpapiere für die einzulagernden Güter.

a) Frachtbrief (Begleitschein).

Die zur Einlagerung bestimmten Waaren sind mit einem Frachtbriefe (Begleitschein) zu begleiten, welcher zu enthalten hat:

a) den Tag und Ort der Aufgabe;

b) die genaue Adresse: Vor- und Zuname (Firma), dann Wohnort des Hinterlegers (§ 26);

c) die Anzahl, Gattung, Zeichen (Marken) und Nummern der Colli; dann

d) das Sporcogewicht in Kilogramm, die genaue Angabe der Art und der Beschaffenheit des hinterlegten Gutes und den Werth, für welchen die Waare gegen Feuersgefahr versichert werden soll.

Bei den mit Zeichen und Nummern bezeichneten Colli sind die sub lit. d aufgezählten Angaben mit Bezug auf jedes einzelne Collo specificirt anzuführen.

Alle aus unrichtigen, unvollkommenen oder undeutlichen Angaben in den Frachtbriefen oder durch Unterlassung von Angaben in denselben entstehenden nachtheiligen Folgen fallen, unbeschadet der Bestimmungen des § 48 dieses Reglements, dem Hinterleger zur Last.

§ 15.

b) Zoll- und steueramtliche Begleitpapiere.

Alle in dem Frachtbriefe angeführten Documente und insbesondere die eventuell mitfolgenden gefällsämtlichen Documente müssen an den Frachtbrief angeheftet und mit diesem offen übergeben werden, widrigens die Aufnahme des Gutes verweigert werden kann.

Für in dem Frachtbriefe nicht angeführte Documente wird Seitens des Lagerhauses, unbeschadet der Bestimmungen des § 48 dieses Reglements, keine Haftung übernommen.

Der Lagerhaus - Unternehmung steht rücksichtlich aller aus unrichtigen oder ungenauen Angaben in den zoll- und steuerämtlichen Begleitpapieren entstehenden nachtheiligen Folgen dem Hinterleger (§ 26) der Waaren gegenüber das Regressrecht zu.

§ 16.

Reclamationsverfahren.

Zeigen sich bei mittelst Transportanstalten in dem Lagerhause anlangenden Gütern Abgänge oder Beschädigungen, so hat die Lagerhaus-Verwaltung, falls die Erlangung eines Ersatzes von einem Reclamationsverfahren abhängig ist, dieses rechtzeitig einzuleiten.

§ 17.

Gewicht und Mass als Basis der Uebernahme und Uebergabe.

Die Uebernahme und Uebergabe aller ein- oder auszulagernden Waaren findet ohne Ausnahme nach Gewicht oder Mass statt; sie erfolgt ebenso wie die Ermittlung des Gewichtes oder Masses stets im Lagerhause, und ist für die Actiengesellschaft das vom Lagerhause erhobene Gewicht oder Mass allein massgebend.

Die Erhebung des Gewichtes oder Masses hat ausnahmslos nach dem gesetzlichen Gewichts- und Mass-Systeme zu geschehen.

§ 18.

Von der Einlagerung unbedingt ausgeschlossene Güter.

Von der Einlagerung sind unbedingt ausgeschlossen:

a) Lebende Thiere, Tabak und Salz, alle explodirbaren, feuergefährlichen, dem raschen Verderben unterliegenden, fötide und ansteckende Gerüche verbreitenden Güter, sowie Gegenstände, welche durch die bestehenden öffentlichen Vorschriften dem Privatverkehre entzogen sind.

b) Geld, Gold und Silber, gemünzt und ungemünzt oder in Barren, Banknoten, Papiereffecten welcher Art immer, Wechsel, Schuldverschreibungen, Juwelen, Gemälde, Kunstwerke und alle Gegenstände von nominellem Werthe.

§ 19.

Zur Einlagerung nur bedingt zugelassene Güter.

a) Mit Bezug auf die Natur der Güter selbst.

Voluminöse Gegenstände und leere Gefässe werden nur nach Ermessen der Unternehmung zur Einlagerung zugelassen, und finden die allgemeinen Gebührentarifsätze auf solche Einlagerungen keine Anwendung, so dass darüber im Ereignungsfalle ein separates Abkommen zu treffen sein wird.

In der Regel müssen leere Kisten, Emballagen und Gefässe, insofern sie nicht als selbstständiges Lagergut eingelagert oder zur Aufnahme eines deponirten Gutes von dem Hinterleger dieses Gutes oder über dessen Auftrag ins Lagerhaus gestellt worden sind, längstens innerhalb acht Tagen vom Tage der Einbringung ins Lagerhaus unter Berichtigung der für die Verwahrung erlaufenen Spesen und Gebühren abgeholt werden, widrigens sie für Rechnung des Hinterlegers aus freier Hand durch die Lagerhaus-Unternehmung verkauft werden, und der erzielte Erlös nach Abzug der obigen Spesen und Gebühren dem Hinterleger unter Anzeige gutgeschrieben wird.

§ 20.

b) Mit Bezug auf Mass, Gewicht oder Rauminhalt.

Waaren und Producte werden zum normalen Einlagerungstarif nur in Quantitäten von mindestens 500 kg, 500 Liter oder $^1/_2$ Cubikmeter zur Einlagerung übernommen.

Bei Einlagerung von Quantitäten über 100 kg, 100 Liter oder $^1/_8$ Cubikmeter findet eine 20percentige Erhöhung der normalen Einlagerungsgebühren statt.

Bei Einlagerung von Quantitäten unter 100 kg, 100 Liter oder $^1/_8$ Cubikmeter sind für die Einlagerung die diesfalls im Gebührentarife festzusetzenden Minimalgebühren zu entrichten.

§ 21.

c) Mit Bezug auf die Beschaffenheit der Güter und der Emballage.

Die zur Einlagerung gelangenden Güter müssen äusserlich gut beschaffen und muss, wenn sie verpackt sind, die Emballage eine zweckmässige und haltbare sein.

Waaren, welche leicht dem Verderben unterliegen oder von schlechter Beschaffenheit sind, ferner solche, deren Verpackung unzweckmässig, unhaltbar oder gar beschädigt, oder deren Lagerung im Freien gewünscht wird, werden nur dann übernommen, wenn der Hinterleger (§ 26) schriftlich erklärt, dass er, unbeschadet der Bestimmungen des § 48 dieses Reglements, die aus den erwähnten Eigenschaften der Waare oder Verpackung, beziehungsweise aus der ungeschützten Lagerung eventuell entstehenden, nachtheiligen Folgen auf sich nimmt.

Als unzweckmässig verpackt werden jedenfalls angesehen:

Zu schwere voluminöse Kisten ohne Bereifung, schwere Ballen ohne Ueberschnürung, Fässer mit flüssigem Inhalte, die rinnen, und grosse Gebinde ohne Futterreifen.

Wenn Güter solcher Art im Grunde der oben bezeichneten schriftlichen Erklärung des Hinterlegers von der Unternehmung zur Einlagerung übernommen worden sind, so hat der Hinterleger, unbeschadet der Bestimmungen des § 48 dieses Reglements, nicht nur alle Ausbesserungen und alle aus der schlechten Beschaffenheit des Gutes oder der Verpackung desselben oder aus dessen Lagerung im Freien entspringenden Folgen selbst zu tragen, ohne desswegen einen Ersatz von der Unternehmung ansprechen zu können, sondern er ist auch schuldig, für den eventuell an dem Lagerraume oder an dem übrigen Einlagerungsgute durch die Beschaffenheit des Gutes oder der Emballage desselben direct oder indirect verursachten Schaden aufzukommen und diesen sofort zu ersetzen, wie auch alle für jene Ausbesserungen und für die Abwendung oder Beseitigung der aus der schlechten Beschaffenheit des Gutes oder aus der mangelhaften Verpackung desselben oder aus dessen Lagerung im Freien entspringenden Folgen durch die Lagerhaus-Verwaltung berechneten Kosten an die Unternehmung anstandslos zu vergüten.

§ 22.

Untersuchung der einzulagernden Güter.

Eine Oeffnung der Colli behufs Untersuchung ihres Inhaltes findet in der Regel nicht statt. Glaubt jedoch die Unternehmung, dass ein Grund zur Annahme vorhanden ist, dass der Inhalt eines Collo nicht richtig angegeben sei, so ist sie zur Oeffnung desselben berechtigt, ohne dass die Partei befugt wäre, diesfalls, wenn sich die Annahme der Unternehmung nicht für begründet erweisen sollte, irgend einen wie immer gearteten Schadenersatz oder sonstigen Anspruch wider die Unternehmung zu erheben.

Unrichtige Angaben und deren Folgen.

Werden Waaren unter einer unrichtigen Bezeichnung eingebracht, unrichtige Angaben bei der Anmeldung (§ 24) gemacht, oder bei der Anmeldung vorgeschriebene Angaben unterlassen, so treffen die daraus entstehenden Folgen den Hinterleger (§ 26).

§ 23.

Ueber den Umstand, ob ein Gut mit Rücksicht auf die Bestimmungen der §§ 18 bis 21 dieses Reglements sich zur Einlagerung eignet oder nicht, hat ausschliesslich die Unternehmung selbst zu entscheiden.

§ 24.

Anmeldung.

Die zur Einlagerung bestimmten Waaren sind unter Angabe der Zeit der Einlieferung in der Regel mindestens 24 Stunden vorher schriftlich anzumelden.

Wird das angemeldete Quantum nicht innerhalb der bestimmten Zeit eingeliefert, oder ist die Einlagerung desselben im Grunde der Bestimmungen der §§ 18 bis 21 und § 23 dieses Reglements für nicht zulässig erkannt worden, so steht es der Lagerhaus-Unternehmung frei, über den reservirten Raum anderweitig zu verfügen.

§ 25.

Behandlung von zur Einlagerung nicht zugelassenen Gütern.

Langen nicht angemeldete oder wegen Raummangels abgelehnte oder von der Einlagerung nach Massgabe der §§ 18 bis 21 dieses Reglements ausgeschlossene Waaren an, so steht der Lagerhaus-Unternehmung das Recht zu, und obliegt ihr bei Waaren, welche unter die Bestimmungen des § 18 dieses Reglements fallen, auch die Pflicht, die Annahme zu verweigern, und die Sendungen auf Rechnung und Gefahr des Bezugsberechtigten auf denjenigen Bahnhof des Standortes der Lagerhaus-Unternehmung zurück zu dirigiren, über welchen sie eingelangt sind, oder dieselben einem anderen Lagerhause oder ihr als bewährt bekannten Spediteur zu überweisen und sie zur Disposition des Bezugsberechtigten unter sofortiger Benachrichtigung desselben zu stellen.

Dasselbe Recht steht der Lagerhaus-Unternehmung zu, wenn angemeldete Waaren erst 48 Stunden nach Ablauf des für die Einlieferung angemeldeten Zeitpunktes, oder wenn sie im verdorbenen Zustande oder in mangelhafter Verpackung einlangen, und der Bezugsberechtigte nicht innerhalb zwölf Stunden nach Absendung der bezüglichen telegraphischen Aufforderung die Entfernung der Waaren aus dem Lagerhause veranlasst hat.

Wenn einer der in den vorstehenden zwei Absätzen dieses § 25 behandelten Umstände sich bezüglich solcher Waaren ereignet, welche unter die Gegenstände des öffentlichen Freilagers gehören, so können die nach Massgabe des § 25 der Unternehmung vorbehaltenen Berechtigungen von derselben nur nach Zustimmung der Gefällsorgane ausgeübt werden.

Die Kosten für Fracht, Ueberfuhr, Expedition, Aus- und Einladung, Waggon-Wartegelder, Gefällsgebühren, Gefällsstrafen etc., welche in einem der in diesem § 25 angeführten Fälle entstehen, sind von dem Bezugsberechtigten zu tragen und können durch Nachnahme eingehoben werden.

§ 26.

Avisi.

Ueber die erfolgte Einlagerung erhalten die Hinterleger eine Anzeige (Aviso).

Erfolgt die Einlagerung durch einen Frachtführer, so wird derjenige als Hinterleger angesehen, welcher nach den Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches als zum Empfange der Waaren legitimirt erscheint. Ist das Lagerhaus selbst als Empfänger bezeichnet, so wird der Absender des Gutes als Hinterleger avisirt.

Die Verständigung von der Umschreibung eingelagerter Güter, über welche kein Lagerschein ausgestellt ist, anlässlich des Wechsels ihrer Besitzer auf den Namen des neuen Hinterlegers, dann die Verständigung von den bei eingelagerten Gütern überhaupt vorkommenden Manipulationsarbeiten etc., ohne Unterschied ob über die betreffenden Güter ein Lagerschein ausgestellt worden ist oder nicht, geschieht gleichfalls mittelst Aviso.

§ 27.

Lagerschein.

Unabhängig von dem Aviso stellt die Lagerhaus-Unternehmung jedem Hinterleger (§ 26) auf Verlangen über jede eingelagerte Waarenpost einen Lagerschein nach den Bestimmungen und mit den Rechtswirkungen des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., aus.

§ 28.

Die Namen derjenigen Beamten, welche zur rechtsgiltigen Unterfertigung der Lagerscheine ermächtigt sind, werden durch Anschlag im Lagerhause kundgemacht.

§ 29.

Der Lagerschein, welcher aus einem bei dem Lagerhause fortlaufend geführten gleichlautenden Juxtenbuche ausgeschnitten wird, besteht aus zwei zusammenhängenden, jedoch von einander trennbaren Theilen, und zwar:

1. dem Lager-Besitzscheine (Recepisse) und
2. dem Lager-Pfandscheine (Warrant).

Beide Theile des Lagerscheines lauten an Ordre und haben unter gegenseitiger Bezugnahme auf einander jedenfalls zu enthalten:

1. die Benennung des Lagerhauses, das Datum der Ausstellung und die Unterschrift des bezw. der von der Lagerhaus-Unternehmung hiezu bevollmächtigten Beamten;
2. die laufende Zahl des Lagerbuches;
3. Name und Wohnort des Hinterlegers;
4. genaue Angaben über die Menge und Gattung und die allfälligen besonderen Kennzeichen der eingelagerten Waaren;
5. die Angabe, bei wem und zu welchem Werthe die Versicherung genommen wurde;
6. die allenfalls im Voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit;
7. die Angabe, ob auf den Waaren ein Zoll oder eine Steuer oder sonstige öffentliche Abgabe oder aber Gebühren und Vorauslagen der Lagerhaus-Unternehmung haften.

§ 30.

Die Lagerhaus-Unternehmung wird die durch das Gesetz vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., vorgeschriebenen oder für zulässig erklärten Eintragungen der auf dem Lagerscheine oder dem einen oder dem anderen Theile derselben verzeichneten Indossamente und des eventuellen Domicilvermerkes über Verlangen des die betreffenden Scheine beibringenden Inhabers, dessen Legitimation zu prüfen die Lagerhaus-Unternehmung jedoch nicht gehalten ist, vollinhaltlich und unter Angabe des Datums in das Lagerbuch der Unternehmung vornehmen und die erfolgte Eintragung unter Angabe des Datums derselben auf den präsentirten Scheinen ersichtlich machen.

§ 31.

Der im Sinne des Art. 36 der allgemeinen Wechselordnung als Eigenthümer legitimirte Inhaber beider Theile des Lagerscheines kann von der Unternehmung des Lagerhauses die Ausstellung eines neuen Lagerscheines unmittelbar auf seinen Namen verlangen.

Er ist auch berechtigt, insoferne gefällsämtliche Vorschriften nicht entgegenstehen, die Theilung der hinterlegten Waare in beliebige kleinere Partien und die Ausstellung so vieler neuen Lagerscheine unmittelbar auf seinen Namen zu verlangen, als durch die Theilung der Waare neue Partien entstehen.

Das im ersten Absatze dieses Paragraphen bezeichnete Recht kann auch von beiden Parteien, in deren Händen sich je ein Theil des Lagerscheines befindet, ausgeübt werden, wenn es von ihnen gleichzeitig beansprucht wird.

In allen Fällen haben die Eigenthümer des Lagerscheines die durch ihr Begehren hervorgerufenen Kosten zu tragen, und hat die Unternehmung den ursprünglichen Lagerschein einzuziehen.

Der Unternehmung steht hiebei das Recht zu, den neuen Lagerschein mit dem ursprünglichen Datum zu versehen.

§ 32.

Für die Identität des Hinterlegers mit der auf dem Lagerscheine als Hinterleger namentlich bezeichneten Person, dann für die Identität des im Sinne des Artikels 36 der allgemeinen Wechselordnung als Eigenthümer legitimirten Inhabers beider Theile oder eines Theiles des Lagerscheines mit der dort als Eigenthümer bezeichneten Person übernimmt die Unternehmung keinerlei Haftung. Auch ist dieselbe zur Prüfung der Echtheit der Indossamente nicht verpflichtet.

§ 33.

Die Partei hat von jedem zur Ausfertigung gelangenden Lagerschein (Besitzschein) die entfallende Stempelgebühr zu entrichten.

Die an die Unternehmung für die Ausfertigung eines jeden Lagerscheines und für die Vornahme der gesetzlich vorgeschriebenen oder für zulässig erklärten Eintragungen von Indossamenten oder des Domicilvermerkes in das Lagerbuch der Unternehmung zu vergütenden Gebühren werden durch den Gebührentarif derselben bestimmt.

§ 34.

Amortisation von Lagerscheinen.

Ist ein Lagerschein oder einer der beiden Theile desselben abhanden gekommen, so finden in Bezug auf die Amortisation die im Art. 73 der allgemeinen Wechselordnung enthaltenen Bestimmungen mit der Massgabe sinngemässe Anwendung, dass von der bewilligten Einleitung des Amortisationsverfahrens die Unternehmung zu verständigen ist.

Bei Besitzscheinen ist der Beginn der Amortisationsfrist, wenn die Lagerzeit noch nicht abgelaufen ist, auf den ersten Tag nach Ablauf der Lagerzeit festzusetzen.

Handelt es sich um die Amortisation eines Besitzscheines oder um die Amortisation beider Theile eines Lagerscheines, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens, und bevor das Amortisations-Erkenntniss erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zum Bezuge der Waare ertheilen. Wurde von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so kann nach erfolgter Amortisation derjenige, zu dessen Gunsten dieselbe ausgesprochen wurde, die Ausfolgung eines neuen Besitzscheines, bezw. beider Theile des Lagerscheines auf seine Kosten von der Lagerhaus-Unternehmung begehren.

Handelt es sich um die Amortisation eines im Sinne des § 20 des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., indossirten Warrants, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens, bevor das Amortisations-Erkenntniss erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zur Empfangnahme der Pfandsumme sammt Nebengebühren, sowie zur Vornahme jener Schritte ertheilen, welche im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., zur Wahrung seiner Rechte und zur Hereinbringung seiner Forderung nothwendig sind.

§ 35.

Einlagerungsdauer.

Die Einlagerung erfolgt nach dem Willen des Einlagerers entweder auf eine vornherein verabredete bestimmte jedoch die Dauer eines Jahres nicht überschreitende, oder auf eine unbestimmte Lagerzeit.

Die Maximaldauer bei Einlagerungen auf unbestimmte Zeit wird auf ein Jahr von der Einlagerung, oder wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, auf ein Jahr von der Ausstellung des Lagerscheines festgesetzt.

§ 36.

Der Lagerhaus-Unternehmung steht ein Aufkündigungsrecht der Lagerzeit nicht zu, es wäre denn, dass ihr ein solches Seitens der Hinterleger im einzelnen Falle vertragsmässig eingeräumt worden wäre.

Die Aufkündigung hat stets schriftlich zu erfolgen. Die Frist für dieselbe darf nicht auf einen Zeitraum unter vier Wochen eingeschränkt werden, und beginnt von dem Zeitpunkte zu laufen, in welchem Derjenige, dem das Aufkündigungsschreiben zuzustellen ist — wenn kein Lagerschein ausgegeben ist, der Hinterleger — das begleitende Retour-Recepisse unterfertigt hat.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist die Aufkündigungsberechtigung auf beiden Theilen desselben ersichtlich zu machen, und wird die Rechtswirksamkeit der Aufkündigung davon abhängig gemacht, dass

a) dieselbe nur innerhalb der letzten vier Wochen vor Verfall der Pfandsumme erfolgen darf,
b) das Aufkündigungsschreiben sowohl dem Eigenthümer des Besitzscheines als jenem des Warrants ordnungsgemäss zugestellt worden ist, und dass
c) der in Folge der Aufkündigung bestimmte Endtermin der Lagerzeit sowohl auf dem Besitzscheine als auch auf dem Warrant von der Lagerhaus-Unternehmung unter gleichzeitiger Eintragung in das Lagerbuch ersichtlich gemacht worden ist.

§ 37.

Berechtigungen des Lagerhauses bei Ablauf der Lagerdauer.

Werden eingelagerte Waaren nach Ablauf der im einzelnen Falle unter Beobachtung der Bestimmungen der §§ 35 und 36 dieses Reglements zu berechnenden Lagerdauer nicht bezogen, so soll die Lagerhaus-Unternehmung berechtigt sein, nach an den Hinterleger vorher gerichteter Verständigung, je nach ihrer Wahl entweder

1. den Lagerzins für die Zeit nach reglementmässig eingetretenem Ablaufe der Lagerdauer bis zum effectiven Bezuge der Waare bis auf das Fünffache der tarifmässigen Lagergebühr zu erhöhen, oder
2. die Waare zum Verkaufe zu bringen.

§ 38.

Verkaufsrecht der Lagerhaus-Unternehmung.

Ausser dem im vorhergehenden § 37, Z. 2, vorgesehenen Falle steht die Berechtigung zum Verkaufe der eingelagerten Waaren nach an den Hinterleger vorher gerichteter Verständigung der Lagerhaus-Unternehmung auch dann zu, wenn die Waare vom Verderben bedroht ist.

Der nach Massgabe der vorstehenden Bestimmungen statthafte Verkauf der eingelagerten Waare ist ohne gerichtliches Verfahren nach dem im Art. 311 des Handels-Gesetzbuches enthaltenen Bestimmungen durchzuführen.

§ 39.

Gefällsämtliche Intervention bei Behandlung von nach Ablauf der Lagerdauer unbezogen gebliebenen Freilager-Güter.

Rücksichtlich solcher Waaren, welche unter die Gegenstände eines öffentlichen Freilagers gehören, kann das Lagerhaus die ihm in § 37, Z. 2, vorbehaltene Berechtigung, ebenso wie die Berechtigung zum Verkaufe von im öffentlichen Freilager eingelagerten Gütern, die vom Verderben bedroht sind (§ 38), nur nach Zustimmung der Gefällsorgane ausüben.

§ 40.

Verwendung des Erlöses.

Mit dem Erlöse für nach den Bestimmungen des § 37, Z. 2, und § 38 verkaufte Waaren hat die Lagerhaus-Unternehmung in der nachstehend bezeichneten Ordnung zu berichtigen:

1. die noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuer-Gebühren;
2. die Verkaufskosten;
3. ihre mit gesetzlichem Pfandrechte ausgestatteten Gebühren und sonstigen Forderungen (§ 53);

4. die Forderung des Eigenthümers des Warrants sammt Nebengebühren.

Im Falle der vollständigen Befriedigung ist der Warrant einzuziehen, andernfalls die geschehene Theilzahlung auf demselben anzumerken und derselbe dem Eigenthümer zurückzustellen.

Ein nach Einlösung des Warrants etwa noch vorhandener Ueberschuss ist dem Eigenthümer des Besitzscheines unter Einziehung dieses Scheines auszufolgen.

Die auf den Warrant und den Besitzschein entfallenden Beträge sind bei Gericht zu hinterlegen, wenn deren Behebung nicht binnen drei Monaten nach Verfall des Warrants, bezw. nach Ablauf der Lagerzeit (§§ 35 und 36) erfolgt.

§ 41.

Behandlung während des Lagerns. Besichtigungsrecht.

Dem Hinterleger, bezw. wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem Eigenthümer des Besitzscheines, sowie dem des Warrants ist die Besichtigung der eingelagerten Waare jederzeit mit Beobachtung der im § 13 dieses Reglements festgesetzten Geschäftsstunden gegen Entrichtung der im Tarife festgesetzten Gebühr gestattet.

Bemusterungsrecht.

Die Entnahme von Mustern der eingelagerten Waaren ist, wenn kein Lagerschein ausgestellt ist, dem Hinterleger gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühr während der im § 13 festgesetzten Geschäftsstunden gestattet. Ist ein Lagerschein ausgestellt, so sind zur Entnahme von Mustern der Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines, wie auch der Eigenthümer des Besitzscheines, letzterer jedoch nur insoferne berechtigt, als dadurch der Werth des Lagergutes nicht geschmälert wird.

§ 42.

Mit Waaren, über welche ein Lagerschein ausgestellt ist, können Manipulationen, welche eine Veränderung in dem Werthe oder in der Bezeichnung der Waare zur Folge haben, nur unter der Voraussetzung vorgenommen werden, dass der Manipulationswerber sich als Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines nach Massgabe des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., legitimirt, oder, wenn er selbst nur als Eigenthümer des Besitzscheines legitimirt ist, unter Beibringung des Warrants das schriftliche Einverständniss des legitimirten Eigenthümers des Warrants mit der beabsichtigten Manipulation und den durch dieselbe veranlassten Folgen ausweist.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat jede Manipulation, welche mit der eingelagerten Waare im Sinne des gegenwärtigen Paragraphen vorgenommen wird, auf beiden Theilen des Lagerscheines und in ihrem Magazinsbuche zu vermerken.

§ 43.

Im Uebrigen kann, abgesehen von den im § 42 dieses Reglements getroffenen Bestimmungen, die Vornahme von Manipulationen, Mischungen und Adjustirungen an den eingelagerten Gütern nur nach eingeholter besonderer Zustimmung der Lagerhaus-Verwaltung und in der Regel nur durch Organe derselben gegen Entrichtung der tarifmässigen Manipulations- und sonstigen Gebühren besorgt werden.

Die mit Bezug auf die eingelagerten Güter vorkommenden Speditionsgeschäfte werden ausschliesslich durch die Unternehmung besorgt, und sind hiefür die tarifmässigen Gebühren zu leisten.

Die Manipulations- und Speditionsgeschäfte werden mit thunlichster Beschleunigung, jedoch selbstverständlich nur nach Massgabe der der Unternehmung zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte, bezw. nach Massgabe der ihr von dem in Frage kommenden Transport-Institute zur Disposition gestellten Transportmittel und in der Regel in der Reihenfolge der von den Parteien einlaufenden Aufträge erledigt.

§ 44.

Oeffentliche Versteigerungen.

Ueber Wunsch der Einlagernden und auf deren Rechnung werden öffentliche Versteigerungen (Auctionen) von bei der Unternehmung eingelagerten Gütern unter Anwendung der Bestimmungen des § 16 des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., und der von der Unternehmung nach eingeholter Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums festgestellten speciellen Auctionsordnung, abgehalten.

§ 45.

Bezug der Waare.

Der Bezug einer eingelagerten Waare kann auf einmal oder in Partien stattfinden; bei Gütern jedoch, die in Kisten, Ballen, Säcken, Körben oder Fässern verwahrt sind, kann der Bezug in der Regel nur nach Colli gestattet werden.

Bei Bezügen von Quantitäten unter 100 kg, 100 Liter oder $^1/_8$ Cubikmeter von einer Lagerpartie ist für die Auslagerung eine im Gebührentarife ohne Unterschied der Waarengattung festzusetzende Minimalgebühr zu entrichten.

§ 46.

Ist kein Lagerschein ausgestellt, so wird die Waare über schriftliche Anweisung gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren und der mit gesetzlichem Pfandrechte ausgestatteten Gebühren und sonstigen Forderungen der Lagerhaus-Unternehmung (1. Absatz des § 29 des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl.) dem Hinterleger jederzeit (§ 13) ausgefolgt.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so wird die Waare gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuer und der Gebühren und sonstigen Forderungen der Unternehmung nach Massgabe des zweiten Absatzes des § 28 des soeben bezogenen Gesetzes dem Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines unter der Bedingung der gleichzeitigen Rückstellung dieses Scheines jederzeit (§ 13) ausgefolgt.

§ 47.

Ohne gleichzeitige Rückstellung des Warrants ist die Waare an den Eigenthümer des Besitzscheines nur dann auszufolgen, wenn die Pfandsumme sammt den etwaigen bis zum Verfallstage des Warrants zu berechnenden Zinsen (§ 20, Z. 2, des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl.) bei der Unternehmung zur Ausfolgung an den Eigenthümer des Warrants hinterlegt wird.

Von der erfolgten Hinterlegung hat die Unternehmung den auf dem Warrant allenfalls benannten besonderen Domiciliaten (§ 21 des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl.) zu verständigen, den hinterlegten Betrag aber an den Eigenthümer des Warrants unter Einziehung des letzteren auszufolgen und, wenn die Behebung nicht binnen drei Monaten nach Verfall des Warrants erfolgt, bei Gericht zu erlegen.

§ 48.

Haftung der Lagerhaus-Unternehmung.

Die Lagerhaus-Unternehmung haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betriebe des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entsteht.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat die Anwendung dieser Sorgfalt zu beweisen.

Die Lagerhaus-Unternehmung haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei ihren Verrichtungen bedient.

Wegen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Lagerhaus-Unternehmung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung im Sinne des Artikels 348 des allgemeinen Handels-Gesetzbuches nachgesucht worden ist und bewiesen wird, dass der Verlust, die Verminderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

Die Verjährung der Klagen und Einreden gegen die Lagerhaus-Unternehmung wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ausfolgung der Waare richtet sich nach den im Art. 386 des Handels-Gesetzbuches für den Spediteur gegebenen Bestimmungen.

Nach erfolgter Empfangnahme der Waare erlischt jeder Anspruch wegen Verminderung oder Beschädigung der Waare auch dann, wenn dieselbe bei der Ausfolgung aus dem Lagerhause nicht erkennbar war und erst später entdeckt worden ist, in dem Falle, wenn der Anspruch nicht binnen vier Wochen nach der Ausfolgung bei der Lagerhaus-Unternehmung schriftlich angemeldet worden ist.

§ 49.

Vorauslagen.

Die auf den eintretenden Gütern allenfalls haftenden Frachtgebühren und sonstigen Spesen werden in der Regel durch die Unternehmung, wenn hieraus für dieselbe voraussichtlich kein Verlust erwachsen kann, für Rechnung des Hinterlegers berichtigt.

§ 50.

Lagerzins.

Der Lagerzins (Lagermiethe) wird vom Tage des Eintrittes des Gutes in das Lagerhaus, und zwar in der Regel nach Wochen und 100 kg, resp. 100 Liter, resp. $^1/_2$ Cubikmeter, jede angefangene Woche für voll und Quanten unter 100 kg, resp. unter 100 Liter, resp. unter $^1/_2$ Cubikmeter, für einen vollen metrischen Centner, resp. 100 Liter, resp. $^1/_2$ Cubikmeter gerechnet. Inwieferne Ausnahmen von dieser Regel eintreten, bestimmt der Tarif.

§ 51.

Fälligkeit des Lagerzinses, dann der sonstigen Gebühren und Forderungen.

Die Unternehmung ist berechtigt, die tarifmässige Lagermiethe für vier Wochen, dann bei vorliegendem Auftrage zur Verzollung oder Versteuerung der Waare, auch die Zoll- und Steuergebühren im Vorhinein einzuheben. Im Uebrigen ist die Unternehmung berechtigt, die Lagermiethe von vier zu vier Wochen einzuheben, und die sonstigen tarifmässigen Gebühren und etwaige Spesen, wie auch die allfällig von ihr berichtigten Vorauslagen für Fracht oder sonstigen Aufwand, sofort nach geschehener Auslage zu erheben oder aber mit den Hinterlegern in laufender Rechnung zu verrechnen.

Die Hinterleger haben auf Verlangen der Unternehmung die aushaftenden Forderungen jederzeit sofort zu berichtigen.

§ 52.

Reicht der Werth einer einlangenden Waare voraussichtlich zur Deckung der Vorauslagen und der für eine längere Zeit zu veranschlagenden Gebühren der Lagerhaus-Unternehmung nach dem Ermessen derselben nicht aus, und wird der Forderung, welche die Unternehmung in einem solchen Falle nach Massgabe des § 51 zu stellen für gut befunden hätte, von Seite des Hinterlegers nicht mit Wendung der Post vollständig entsprochen, so ist die Unternehmung berechtigt, die Annahme der Waare zu verweigern, und mit derselben im Sinne des § 25 dieses Reglements vorzugehen.

§ 53.

Gesetzliches Pfandrecht der Lagerhaus-Unternehmung.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat während der Dauer der Einlagerung ein auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare:

a) wegen der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Waare entfallenden eigenen Gebühren und

b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuern, Transport- und Erhaltungskosten oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Waare bestrittenen Vorauslagen, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in gesetzlich zulässigen (§ 12 des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl.) Lagerhausgeschäften.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigenthümer des Lagerscheines oder eines der beiden Theile desselben nur insoweit geltend gemacht werden, als bei der Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhaus-Unternehmung an den Hinterleger in beiden Theilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist, oder, wofern es sich um rücksichtlich dieser Waare erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhaus-Unternehmung handelt, nur insoweit, als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine in voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit (§ 18, Z. 6, des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl.) und, wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für eine Dauer von nicht mehr als einem Jahre vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines entfallen.

§ 54.

Parteienverkehr im Lagerhause.

Fremden ist der Eintritt in das Lagerhaus nur mit Erlaubniss der Lagerhaus-Verwaltung gestattet; die Hinterleger, bezw. die Besitzer von Lagerscheinen (Besitzscheine oder Warrant) sind nur zum Besuche jener Abtheilung, und zwar nur in Begleitung eines Bediensteten des Lagerhauses berechtigt, in welcher ihre Waaren lagern.

§ 55.

Das Tabak- oder Cigarrenrauchen ist weder in den gedeckten noch ungedeckten Räumen des Lagerhauses gestattet, und die Verabreichung von Trinkgeldern, Wein, geistigen Getränken oder sonstigen Geschenken an die Magazinsbediensteten oder Arbeiter ist strenge untersagt.

§ 56.

Auskünfte über im Lagerhause erliegende Güter oder über daselbst gemachte Geschäfte werden nur den zur Einholung solcher Auskünfte legitimirten Interessenten ertheilt, und sind die Bediensteten der Unternehmung zur pünktlichen Befolgung dieser Vorschrift angewiesen, weshalb sie sich in dem Verkehre mit den Parteien jedes nicht zur Sache gehörigen Gespräches zu enthalten haben.

§ 57.

Der Austritt von Gütern aus dem Lagerhause oder von Personen mit Paqueten welcher Art immer, ist ohne Legitimation untersagt.

Drittes Hauptstück.

Von der Einlagerung von Alkohol in Gebünden und in Reservoirs.

§ 58.

Rohspiritus, welcher nach den Usancen der Wiener Frucht- und Mehlbörse und der Wiener Börse (Waarenbranche) lieferungsfähig ist, kann nach Wunsch des Einlagerers in Gebünden oder durch Einfüllung in die eisernen Reservoirs des Lagerhauses zur Einlagerung gebracht werden.

Zur Einlagerung in die eisernen Reservoirs des Lagerhauses ist nur Rohspiritus der eben näher bezeichneten Usance-Qualität zugelassen. Andere Gattungen von Alkohol dürfen nur in Gebünden zur Einlagerung gelangen.

Rohspiritus, der sich zur Einlagerung in die eisernen Reservoirs eignet, wird, wenn der Hinterleger über die Einlagerungsart keine Verfügung getroffen hat, ohne Unterschied, ob die Waare in Gebünden oder in Caissons im Lagerhause eingetroffen ist, in den eisernen Reservoirs eingelagert.

§ 59.

Auf die Einlagerung, die Manipulation etc. von in Gebünden eingelagertem Alkohol finden die Bestimmungen des ersten, zweiten und vierten Hauptstückes dieses Reglements unveränderte Anwendung.

§ 60.

Gelangt ein zur Einlagerung in die eisernen Reservoirs angemeldetes Quantum nicht oder nicht vollständig bis zu dem hiefür angemeldeten Zeitpunkte (§ 24 dieses Reglements) zur Einlieferung oder eignet sich der eingelieferte Alkohol wegen Qualitätsmängeln nicht zur Einlagerung, so ist das Lagerhaus, abgesehen von den ihm in solchem Falle zukommenden anderweitigen Befugnissen (§ 25 dieses Reglements) auch berechtigt, über den ganzen bezw. den restlichen reservirten Raum sofort nach Eintritt des angemeldeten Einlieferungstermines frei zu verfügen.

§ 61.

Bei Alkohol, welcher in Gemässheit der Bestimmungen dieses Reglements über ausdrücklichen oder stillschweigenden Auftrag des Hinterlegers zur Einlagerung in die eisernen Reservoirs gelangt, erklärt sich der Hinterleger stillschweigend damit einverstanden, dass seine Waare mit den von Seiten anderer Einlagerer hinterlegten Spiritusvorräthen zusammengeschüttet werde, und begibt sich demgemäss gleichfalls stillschweigend der Berechtigung, zu fordern, dass ihm Seitens der Unternehmung dieselbe Waare, welche er hinterlegte, bei der Auslagerung zurückgestellt werde.

Der Hinterleger von in Eisenreservoirs eingelagertem Alkohol ist nur berechtigt zu fordern, dass ihm die von ihm dem Lagerhause übergebene Menge Hektolitergrade in lieferfähigem Rohspiritus nach Abzug des im Tarife jeweilig festgesetzten Calos ausgefolgt werde, welches jedoch bei einer Lagerdauer von sechs Monaten und darüber niemals mit mehr als ein und einhalb Procent pro anno und bei einer Lagerdauer von weniger als sechs Monaten niemals mit mehr als einem Drittel Procent pro Monat des eingelagerten Quantums berechnet werden darf.

§ 62.

Die Ausstellung von Lagerscheinen über Alkohol, welcher in die eisernen Reservoirs eingelagert worden ist, kann der Hinterleger nur dann verlangen, wenn er gleichzeitig die Dauer der Lagerzeit, welche in dem Lagerschein aufgenommen werden soll, bestimmt. Diese vom Hinterleger zu bestimmende Lagerdauer darf den Zeitraum eines Jahres nach Ausstellung des Lagerscheines nicht überschreiten.

In den Lagerscheinen, welche über in den eisernen Reservoirs eingelagerten Alkohol ausgefertigt werden, ist nicht das effectiv eingelagerte, sondern nur dasjenige Quantum reinen Alkohols ersichtlich zu machen, zu dessen Ausfolgung das Lagerhaus abzüglich des mit Rücksicht auf die vorneherein bestimmte Lagerdauer reglements- resp. tarifmässig vorgesehenen Calos verpflichtet ist.

§ 63.

Die Ermittlung der Alkoholmenge erfolgt bei der Uebernahme und der Uebergabe nur im Lagerhause, und zwar in Hektolitergraden reinen Alkohols bei der Temperatur von + 12° Réaumur nach Massgabe der für die steuerämtliche Constatirung von Alkoholmengen geltenden gesetzlichen Vorschriften, wobei dem Lagerhause die Wahl vorbehalten bleibt, die Alkoholmenge entweder auf Grund des Aichzeichens der Gebünde unter Zuhilfenahme der in der Anlage C der Vollzugsvorschrift zum Branntweinsteuergesetze vom 20. Juni 1888, Nr. 95 R.-G.-Bl., publicirten Reductionstabelle oder nach dem Gewichte unter Umrechnung auf das Volumen zu erheben.

Alkoholquanten unter fünftausend Hektolitergraden = 50 Hektoliter reinen Alkohols werden zur Einlagerung in die eisernen Reservoirs nicht angenommen, und kann der theilweise Bezug von eingelagertem Alkohol nur in Quanten von mindestens fünftausend Hektolitergraden = 50 Hektoliter reinen Alkohols erfolgen. Bei dem Bezuge des von einer eingelagerten Post verbliebenen Restes findet die Beschränkung wegen des Minimalquantums keine Anwendung.

§ 64.

Die Lagermiethe von in eisernen Reservoirs eingelagertem Alkohol wird nach Monaten zu 30 Tagen und nach der Einheit von einem Hektoliter reinen Alkohols, und je angefangene 30 Tage werden für einen vollen Monat berechnet; die Lagermiethe ist über Verlangen des Lagerhauses im Vorhinein bei der Anmeldung zur Einlagerung zu bezahlen.

§ 65.

Insoweit in diesem Hauptstücke für die Einlagerung von Alkohol in den eisernen Reservoirs keine besonderen Bestimmungen getroffen sind, finden die Bestimmungen des I., II. und IV. Hauptstückes dieses Reglements auch auf die eben behandelte Einlagerung von Spiritus volle Anwendung.

Viertes Hauptstück.

Von dem öffentlichen Freilager und von den Cabinen im Freilager.

§ 66.

Gegenstand des Freilagers.

Unter Benützung des Freilagers können:

a) Unverzollte ausländische Waaren im Zollgebiete so lange aufbewahrt werden, bis sie ihrer Bestimmung, das ist der Einfuhrsverzollung, Weitersendung oder Wiederausfuhr, zugeführt werden;

b) aus dem Zollgebiete ausgeführte Waaren im Zollausschlusse unter Wahrung ihrer Nationalität so lange aufbewahrt werden, bis sie in den freien Verkehr gesetzt oder in das Zollgebiet zurückgeführt werden;

c) der Verzehrungssteuer in Wien unterliegende Waaren so lange aufbewahrt werden, bis sie entweder der Versteuerung unterzogen oder aus der Stadt wieder ausgeführt werden;

d) steuerpflichtige Waaren im Inlande insolange aufbewahrt werden, bis sie entweder der Versteuerung unterworfen oder nach dem Auslande ausgeführt werden.

§ 67.

Rechtsverhältniss bezüglich der Freilager-Güter.

Insoweit die allgemeinen Zollvorschriften hinsichtlich der Benützung der amtlichen Niederlagen, dann die bestehenden Verzehrungssteuer-Gesetze und Verordnungen hinsichtlich der Benützung von Freilagern und endlich die Intervention der gefällsämtlichen Organe keine Ausnahme bedingen, können mit den im Freilager hinterlegten Gütern alle diejenigen Verfügungen getroffen werden, zu welchen der Hinterleger in Gemässheit der vorhergehenden Hauptstücke berechtigt ist.

Demgemäss finden die Bestimmungen des I., II. und III. Hauptstückes über das Rechtsverhältniss des Hinterlegers zur Lagerhaus-Unternehmung auch auf die im Freilager eingelagerten Güter in allen Punkten volle Anwendung, in welchen durch die allgemeinen Zollvorschriften hinsichtlich der Benützung von ämtlichen Niederlagen, dann die jeweilig bestehenden Verzehrungssteuer-Gesetze hinsichtlich der Benützung von Freilagern für verzehrungssteuerpflichtige Waaren nicht eine Abweichung von jenen Bestimmungen oder die Ausschliessung derselben bedingt wird. Das Gleiche gilt mit Bezug auf die in den Cabinen des Freilagers eingelagerten Güter, insoferne in Betreff dieser Güter durch die nachfolgenden §§ 68 bis 74 keine abweichenden Bestimmungen getroffen werden.

§ 68.

Intervention der Unternehmung bei der zoll- und steuerämtlichen Manipulation.

Die Verzollung, Versteuerung, Transito-Erklärung oder sonstige Behandlung der in dem Freilager einlangenden, dort eingelagerten und von dort austretenden Güter ist nach den jeweils geltenden Gefällsvorschriften und Anordnungen der Finanzbehörde ausschliesslich durch die Organe der Lagerhaus-Unternehmung gegen Anrechnung der tarifmässigen Gebühren zu besorgen.

§ 69.

Cabinen, Vermiethung derselben.

Zur Erleichterung des Geschäftsverkehres bestehen in dem Freilager des Lagerhauses besondere Abtheilungen (Cabinen), welche denjenigen Handlungsfirmen, die bei der Gesellschaft darum ansuchen, miethweise, und zwar gegen beiderseits freistehende halbjährige Aufkündigung überlassen werden.

Der vereinbarte Miethzins ist halbjährig im Vorhinein zu entrichten.

Ausländische Häuser, die unter eigener Firma eine Cabine erwerben wollen, haben entweder eine hiesige Firma als Vertreter namhaft zu machen, welche für sie als Bürge und Zahler haftet, oder aber eine entsprechende Caution zu leisten.

Einer Firma kann in der Regel nur eine Cabine überlassen werden; doch steht es einem Cabinen-Inhaber frei, in derselben mehrere Firmen zu vertreten und verschiedene Gattungen Waaren aufs Lager zu nehmen.

§ 70.

Verschluss der Cabinen.

Jeder Cabinen-Inhaber ist verpflichtet, sein Lager, obgleich die Cabine sich im Rayon des Lagerhauses befindet, unter festem Schloss und Riegel zu halten, und leistet die Gesellschaft, unbeschadet der Bestimmungen des § 48 dieses Reglements, für in Cabinen vorkommende Waarenabgänge und Differenzen keinen Schadenersatz.

§ 71.

Zollhaftungs-Erklärung des Cabinen-Inhabers.

Die Actiengesellschaft behält sich gegen jeden Inhaber einer Cabine das Regressrecht vor in jenen Fällen, in denen sie nach den gesetzlichen Bestimmungen aus Anlass von Unterschleifen oder gefällsämtlichen Uebertretungen, welche während der Benützung der Cabine durch den Inhaber persönlich oder durch seine Angestellten verübt werden, oder aus Anlass von Abgabezahlungen für abgängige Waaren von Seiten der Finanzverwaltung zur Zahlung einer Geldstrafe oder einer Abgabe verhalten wird, und hat demgemäss jeder Inhaber einer Cabine vor deren Besitznahme sich schriftlich zu verpflichten, dass er behufs pünktlicher Erfüllung seiner Regressverbindlichkeit an die Actiengesellschaft die von ihr an die Finanzverwaltung nach Massgabe der Vorschreibung derselben aus den angeführten Titeln berichtigten Geldstrafen oder Abgaben sofort ersetzen wird und zugleich zu erklären, dass er für diese seine Verbindlichkeit nicht nur mit seiner eingelagerten Waare, sondern auch mit seinem anderen Vermögen und seiner Person nach den Bestimmungen der Zoll- und Monopolsordnung und des Gefällen-Strafgesetzbuches haftet.

§ 72.

Freilager-Zollconto.

Jedem Inhaber einer Cabine wird ein Freilager-Zollconto eröffnet, und ist er verpflichtet, die unverzollt auf Lager genommenen Waaren in ein ihm vorgelegtes Protokoll genau und deutlich einzutragen, sowie den ordnungsmässigen Austritt der fehlenden Waaren nachzuweisen, behufs dessen er sich den Ein- und Ausgang der Waaren bestätigen und vorschriftsmässig zu- und abschreiben lassen muss.

§ 73.

Waarenmanipulation in den Cabinen.

Innerhalb der Cabinen dürfen nur solche Waarenmanipulationen vorgenommen werden, wodurch in der Beschaffenheit der Waaren, insbesondere in jener keine Veränderung eintritt, die auf den Zollsatz Einfluss hat.

§ 74.

Waarenverkehr nach und aus den Cabinen.

Niemandem ist es gestattet, Waaren, selbst in den kleinsten Quantitäten, ohne vorherige Anzeige und ämtliche Revision in die Cabinen zu schaffen und unter irgend einem Vorwande aufs Lager zu nehmen oder aus den Cabinen zu entfernen und wegzuschaffen. Im Uebrigen ist der Eintritt in die Freilager-Cabinen unter Beobachtung der Bestimmungen der §§ 54 bis inclusive 57 dieses Reglements gestattet.

§ 75.

Führung der Cabinen-Lagerbücher.

Die Lager und Lagerbücher müssen mit der ämtlichen Buchung genau übereinstimmen; bei der Buchung ist hauptsächlich zu beobachten, dass alle Posten in der Reihenfolge eingetragen werden, wie sie ein- und austreten.

§ 76.

Lagerausweise und Lagerrevision.

Die Cabinen-Inhaber haben monatlich ihre Lager- und Geschäftsausweise an die Lagerhaus-Verwaltung zu leiten. Der Lagerhaus-Verwaltung steht das Recht zu, monatlich allgemeine Lagerrevisionen unter gefällsämtlicher Assistenz vorzunehmen, denen sich die Cabinen-Inhaber anstandslos unterziehen müssen; hiebei haben vorerwähnte Ausweise als Controle zu dienen.

Schlussbestimmung.

§ 77.

In allen Fällen, in denen das vorstehende Reglement schlechtweg von der Actiengesellschaft, der Gesellschaft, der Unternehmung und vom Lagerhause Erwähnung thut, sind unter diesen Bezeichnungen die „Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser" und das öffentliche Lagerhaus und Freilager, Wien, Franzensbrückenstrasse, dieser Gesellschaft zu verstehen.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses am 24. März berichtete der Referent Dr. v. Meznik über verschiedene zum Staatsvoranschlage beantragte Resolutionen. Zu der von dem Abgeordneten Dr. Russ und Genossen beantragten Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, eine Reform der Personentarife bei den Staatsbahnen einzuführen, beantragt Dr. v. Meznik die Einführung eines dreistufigen Zonentarifes. Es ergreift sodann das Wort Handelsminister Marquis von Bacquehem. Der Minister bezieht sich auf die seinerzeitigen Erklärungen über die von der General-Direction der Staatsbahnen beantragte Reform des Personentarifes und theilt mit, dass diese Anträge die Genehmigung des Handels- und Finanzministeriums erhalten haben. Der Handelsminister legt eingehend die Grundlagen dieses mit 1. Juni in Kraft tretenden Reformtarifes dar. An diese Mittheilungen, welche mit lebhaftem Interesse angehört werden, knüpft sich eine längere Debatte. Schliesslich erklärt Abg. Dr. Russ, dass mit Rücksicht auf die Erklärung des Ministers, dass derselbe in den nächsten Tagen eine Vorlage wegen Aufhebung des Freigepäckes einbringen werde, eine Discussion verfrüht sei. Es möge der Budgetausschuss im Wege des Präsidiums die Anträge des Referenten Dr. Meznik dem Eisenbahnausschusse zuweisen, der zweifellos mit der Vorberathung des angekündigten Gesetzentwurfes betraut werden wird. Bis dahin wäre die Discussion zu vertagen. Dieser Vorschlag fand allgemeine Zustimmung und wurde sodann die Sitzung geschlossen.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. März überreichte der Herr Handelsminister einen Gesetzentwurf, betreffend die Ausdehnung des neuen Personentarifes der k. k. Staatsbahnen auf die Privatbahnen. Der Gesetzentwurf lautet, wie folgt:

Gesetz
vom . . . . . ., womit einige Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, abgeändert werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I. In Abänderung der entgegenstehenden Bestimmungen im Artikel I, Absatz 3 und 5, dann im Artikel II, Absatz 2 des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, wird Mein Handelsminister ermächtigt, jenen Privateisenbahnunternehmungen, welche bezüglich ihrer Hauptlinien die den einzuhebenden Personenfahrpreisen zu Grunde liegenden Tarifeinheitstaxen auf das Ausmass der auf den Staatsbahnen mit 1. Juni 1890 zur Einführung gelangenden Tarife herabsetzen, auf die Dauer der Einhebung dieser herabgesetzten Fahrpreise die Bewilligung zu ertheilen, dass:

1. der bei Schnellzügen unter den im Artikel I, Absatz 3 und 4 des obigen Gesetzes bestimmten Voraussetzungen einzuhebende Zuschlag zu den Fahrpreisen von 20 auf 50 Procent erhöht,

2. von der Tarifermässigung für gemischte Züge abgesehen, und

3. das Freigewicht für Reisegepäck aufgelassen werden darf.

In diesem Falle sind die Tarife und Beförderungsbedingungen für Reisegepäck, sowie für die mit dem Personentransporte zusammenhängende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, dann sämmtliche Nebenbestimmungen für die Beförderung von Personen durch den Handelsminister nach einheitlichen Grundsätzen auf Grund der bei den Staatsbahnen geltenden Bestimmungen festzustellen.

Artikel II. Jene Privateisenbahnunternehmungen, welche in Gemässheit ihrer Concessionsbestimmungen gehalten sind, sich einer gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterwerfen, haben auf ihren Linien, insoweit dieselben als Hauptbahnen betrieben werden, die im Artikel I bezeichneten Tarife und Beförderungsbestimmungen der Staatsbahnen mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte zur Einführung zu bringen.

In Ansehung der einer gesetzlichen Regelung der Tarife unterworfenen Localbahnen bleibt die Entscheidung über die Einführung der obigen Tarife dem Ermessen des Handelsministers vorbehalten.

Mit den übrigen Privateisenbahnunternehmungen, welche Hauptbahnen betreiben, hat der Handelsminister behufs einer mit den vorstehenden Bestimmungen übereinstimmenden Regelung der Personenfahrpreise und der Reisegepäcksbeförderung in Unterhandlung zu treten.

Artikel III. Die Bestimmungen für die Beförderung von Militärpersonen werden durch das gegenwärtige Gesetz nicht berührt.

Artikel IV. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Handelsminister beauftragt.

Die Begründung zu dem Gesetzentwurfe, womit einige Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, abgeändert werden, lautet:

„Der gemeinwirthschaftlichen Auffassung der Aufgabe der Eisenbahnen, als eines der Gesammtheit zu dienen bestimmten Verkehrsmittels, entstammt der Gedanke, durch Festsetzung mässiger Fahrpreise, welche auch für den minder Bemittelten erschwingbar sind, die Benützung der Eisenbahnen den breiten Schichten der Bevölkerung zugänglich zu machen.

Von diesem Gedanken geleitet, dessen mehr oder minder erfolgreich angestrebte Verwirklichung mit zu den charakteristischen Eigenthümlichkeiten der staatlichen Verwaltungsform des Eisenbahnwesens zählt, hat sofort nach Wiederaufnahme des Staatsbetriebes in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern die neugeschaffene Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1882 ihre Wirksamkeit damit begonnen, dass auf dem von ihr betriebenen Bahnnetze der Personentarif einer Herabsetzung unterzogen wurde, welche einer durchschnittlichen Ermässigung der vordem eingehobenen Fahrpreise um etwa 16 Procent entspricht.

Diese Massregel war ungeachtet der gegen dieselbe Anfangs gehegten finanziellen Bedenken von durchgreifendem Erfolge begleitet. Es zeigte sich sofort eine ansehnliche Steigerung der Frequenz, die auch in den späteren Jahren derart nachhaltig fortwirkte, dass selbst in solchen Betriebsjahren, in welchen die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre sich minder günstig gestalteten, die stetige Besserung des finanziellen Gesammtergebnisses in Folge der Einnahmen aus dem Personenverkehr unbeirrt blieb.

Die von den Staatsbahnen eingeführte Tarifherabsetzung übte auch auf die Privatbahnen einen nicht zu unterschätzenden Einfluss aus.

Einige dieser letzteren, wie die Aussig-Teplitzer und die seither verstaatlichte Erste ungarisch-galizische Eisenbahn, haben freiwillig die Personentarife der Staatsbahnen angenommen; andere Bahnen wurden durch das Vorgehen des Staatsbetriebes zu eingreifenden Fahrpreisermässigungen in anderer Form, namentlich in jener von Tour- und Retourkarten etc., veranlasst.

Der Kaiser Ferdinands-Nordbahn endlich wurde die Annahme des ermässigten Personentarifs der Staatsbahnen, wie er mit 10. Jänner 1885 bestand, bei der Ertheilung der neuen Concession gesetzlich auferlegt. (Gesetz vom 6. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 122, Art. II, § 7, ZZ. 1 und 2, lit. b.)

Abgesehen von dem für die finanzielle Gebahrung der k. k. Staatsbahnen erzielten günstigen Erfolge des ermässigten Personentarifes und dem soeben besprochenen Einflusse, den diese Tarifmassnahme zum Theile auf die Privatbahnen geübt hat, ist es vielleicht auch nicht zuletzt der Initiative der k. k. Staatsbahnen auf diesem Gebiete zuzuschreiben, dass die Frage der Verwohlfeilung des Eisenbahnreisens seither zum Gegenstande des allgemeinen Interesse geworden ist, vom wirthschaftlichen und socialen Gesichtspunkte eingehend besprochen wird und sowohl die Fachkreise als das grosse Publicum unausgesetzt beschäftigt.

Es genügt wohl hier, darauf hinzuweisen, dass die obige Frage eine ziemlich reichhaltige Literatur geschaffen hat, in der die verschiedensten Vorschläge in Bezug auf Aenderung der dermaligen Einrichtungen des Personenverkehrs und Reform der Personentarife zum Ausdrucke gelangten, wobei als bemerkenswerthe publicistische Erscheinungen die bekannten Vorschläge von Dr. Hertzka (Personenporto) und Dr. Engel (Eisenbahnreform), wie auch frühere Arbeiten von Perrot (Reform des Eisenbahntarifwesens im Sinne des Pennyportos, 1869) zu nennen sind.

Die bei all diesen Erörterungen den Ausgangspunkt bildende Kritik der bestehenden Einrichtungen dankt ihre Actualität nicht zum wenigsten den Mängeln und Schwächen des dermaligen Tarifsystems, namentlich der Complicirtheit des Billetwesens, der Vielfältigkeit der Fahrpreisbegünstigungsformen und den dadurch für die Dienstesmanipulation geschaffenen Erschwernissen, die sich namentlich in der Gebahrung der Billetencassen, in der Controle und Verrechnung fühlbar machen.

Wie die Eisenbahnstatistik nachweist, ist der Procentsatz der Reisenden, welche zu den normalen Fahrpreisen befördert werden, ein verhältnismässig ziemlich geringer (auf den k. k. Staatsbahnen im Jahre 1888 nur rund 38 Procent), und ist dieser Procentsatz in dem Masse in permanenter Abnahme begriffen, als die Kenntniss der verschiedenen Begünstigungsformen sich in immer weitere Kreise des Publicums verbreitet.

Angesichts dieser Sachlage ist in der That das Bedürfniss nach einer vereinfachenden Regelung des Personentarifwesens nicht zu verkennen, wobei es im Voraus feststand, dass eine solche Regelung nur im Sinne einer die complicirenden Begünstigungsformen entbehrlich machenden Ermässigung der normalen Billetpreise erfolgen könne.

Dieser Auffassung entspricht auch eine im Gegenstande vorliegende parlamentarische Anregung, indem bereits in der 332. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses am 9. April 1889 gelegentlich der Specialdebatte über den Staatsvoranschlag und das Finanzgesetz für das Jahr 1889 von dem Abgeordneten Siegmund der Resolutionsantrag gestellt wurde:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, bei dem Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen und bei den Verwaltungen der übrigen continentalen Bahnen die einleitenden Verhandlungen anzubahnen und dahin zu wirken, dass die Personentarife aller continentalen, dem regelmässigen Personentransporte dienenden Hauptbahnen einer Reform in der Richtung unterworfen werden, dass vermittelst Aufstellung eines einheitlichen und einfachen, wenn auch mehrstufigen Zonentarifes allen, somit auch den unbemittelten Classen der Bevölkerung die möglichst billige Benützung der Eisenbahnzüge auch zur Befahrung grösserer Strecken ermöglicht werde.“

Die Staatseisenbahnverwaltung beschloss demnächst, mit einer derartigen Reform der Personentarife vorerst auf einer kleinen, aber frequenten Strecke einen praktischen Versuch zu machen.

Mit 1. Juli 1889 wurde für die Localstrecken Wien—Purkersdorf—Neulengbach, Wien—Lainz—Kaiser-Ebersdorf und Wien—Klosterneuburg—St. Andrä-Wördern—Tulln ein neuer Personentarif eingeführt, welcher sich insoferne als ein Zonen- (richtiger Gruppen-) Tarif darstellt, als in demselben mehrere Stationen und Haltestellen zu je einer Fahrpreisgruppe zusammengefasst sind.

Der Erfolg dieses neuen Tarifes war ein durchaus befriedigender. Die Billetmanipulation wurde namhaft erleichtert, indem an Stelle der bisherigen Normal-, Tour- und Retour-, Abonnement-, Kinder-Normal-, Kinder-Retour- und Militär-Abonnementbillets eine einzige Billetgattung — die normale Fahrkarte — trat.

Jene Stationen und Haltestellen, bezüglich deren eine Verwohlfeilung der Fahrt eintrat, wiesen eine ausserordentliche starke Frequenzsteigerung auf.

Der versuchsweisen Einführung eines Zonentarifes auf den Wiener Localstrecken der k. k. Staatsbahnen reihte sich unmittelbar ein in weit grösserem Massstabe unternommener, fachlich hochinteressanter Versuch in Ungarn an, woselbst auf den Staatsbahnen mit 1. August 1889 ein gegenüber den früheren hohen Fahrpreisen namhafte Ermässigungen enthaltender Zonentarif für die Personen- und Gepäcksbeförderung zur Einführung gelangt ist.

Die Grundzüge des ungarischen Zonentarifes sind bekanntlich folgende: der Personenverkehr wird geschieden in einen Nachbarverkehr und in den Fernverkehr.

Der Nachbarverkehr reicht nur bis zur zweiten Station vom Ausgangspunkte der Fahrt; die Fahrtaxen dieser zwei Nachbarzonen sind unabhängig von der kilometrischen Entfernung; sie betragen in den drei Personencassen (III., II., I. Classe) 10, 15, 30 kr. für die erste, und 15, 22, 40 kr. für die zweite Nachbarstation. Der Fernverkehr umfasst v i e r z e h n Zonen; die I. Zone reicht vom Ausgangspunkte der Fahrt bis 25 Kilometer und steigen die Entfernungen bis einschliesslich der XI. Zone um je 15 Kilometer. In der XII. und XIII. Zone steigen die Entfernungen um je 25 Kilometer. Die XIV. Zone umfasst alle Entfernungen über 225 Kilometer.

Die Preise der I. Zone bis 25 Kilometer betragen in der III., II. und I. Classe:

a) für gewöhnliche Züge: 25, 40, 50 kr.;
b) für Eilzüge: 30, 50, 60 kr.

Es ergibt dies auf die Zonenmitte reducirt einen kilometrischen Einheitssatz:

a) für gewöhnliche Züge von: 2·08, 3·33, 4·16 kr.;
b) für Eilzüge von: 2·50, 4·17, 5·00 kr.

Die Preise der II. bis einschliesslich der XII. Zone sind je um die Taxe der I. Zone erhöht; in der XIII. und XIV. Zone beträgt der Zuschlag für die I. und III. Classe den doppelten, für die II. Classe bei Eilzügen den einfachen, bei gewöhnlichen Zügen den $1^{1}/_{4}$fachen Preis der I. Zone, so dass der Fahrpreis für die XIV. Zone bei gewöhnlichen Zügen: 4 fl., 5·80 fl. und 8 fl. (III., II., I. Classe), bei Eilzügen: 4·80 fl., 7 fl. und 9·60 fl. (III., II., I. Classe) beträgt.

Es ergibt sich aus diesem Systeme für die III. bis XIV. Zone, den Fahrpreis immer auf die mittlere Länge der Zonen reducirt, ein fast continuirliches Steigen des für die II. Zone entfallenden kilometrischen Durchschnittssatzes per 1·51, 2·42, 3·03 kr. auf 1·77, 2·56, 3·45 kr. (III., II., I. Classe) bis zum Beginn der XIV. Zone, d. i. 226 Kilometer. Da der Fahrpreis von dieser Entfernung an ohne weitere Distanzbegrenzung sich gleich bleibt, so entspringt daraus naturgemäss vom Beginne der XIV. Zone ab ein constantes Fallen des kilometrischen Durchschnittssatzes, so dass derselbe beispielsweise für eine Entfernung von 700 Kilometer 0·57, 0·83, 1·14 kr. (III., II., I. Classe) beträgt.

Dieser Grundsatz erleidet jedoch dadurch eine wesentliche Einschränkung, dass die Zonenberechnung der über Budapest führenden Routen daselbst unterbrochen wird und von diesem Mittelpunkte neu beginnt.

Auch erfolgt die Einreihung der Stationen in die einzelnen Zonen nicht in allen Fällen auf Grund der kilometrischen Entfernung, vielmehr sind von diesem Grundsatze zu Gunsten einzelner Relationen, wie beispielsweise Budapest-Raab, Budapest-Bruck a. d. L., Ausnahmen gemacht.

Das Zonensystem ist auch bei gleichzeitiger Aufhebung des Gepäcks-Freigewichtes auf den Gepäckstarif ausgedehnt.

Für den Gepäcksverkehr sind nämlich drei Zonen aufgestellt, und zwar von 1 bis 55 Kilometer, 56 bis 100 Kilometer und über 100 Kilometer; für jede dieser drei Zonen ist der Gepäckstarif nach Gewichtsmengen abgestuft, und zwar in Tarifsätze für 1 bis 50 Kilogramm, 51 bis 100 Kilogramm und über 100 Kilogramm.

Die Beförderungsgebühr beträgt nach diesen drei Gewichtsabstufungen für die erste Zone 0·25, 0·50 und 1 fl., für die zweite Zone 0·50, 1 und 2 fl., und für die dritte Zone 1, 2 und 4 fl.

Die durch Einführung des Zonentarifes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Fluss gebrachte Reform der Personentarife in Ungarn gab den Anstoss zu einer auf die österreichische Reichshälfte in mehrfacher Hinsicht zurückwirkenden Bewegung. Die billigen Fahrpreise in Ungarn machen in wichtigen Relationen den österreichischen Bahnen Concurrenz und lassen eine Ablenkung des Reiseverkehres in stetig zunehmendem Umfange gewärtigen. Sie stellen aber ausserdem für Ungarn eine wirthschaftlich und socialpolitisch fühlbare Begünstigung dar, welche naturgemäss den Wunsch nach Parität in der diesseitigen Reichshälfte rege machen muss. In zahlreichen Kundgebungen von Vertretungskörpern und wirthschaftlicher Interessengruppen wird dementsprechend der Wunsch nach Reform der Personentarife in gleicher oder ähnlicher Weise, wie sie in Ungarn durchgeführt wurde, zum Ausdrucke gebracht.

So hat insbesondere der Staats-Eisenbahnrath in der Herbstsession 1889 über Antrag des Mitgliedes Dr. Russ den nachfolgenden Beschluss gefasst:

„In Erwägung, dass im Jahre 1888 nur 38·18 Procent aller Reisenden Normalgebühr bezahlt haben;

in Erwägung, dass durch die für den Sommer 1889 vermehrten und auf die laufende Wintersaison ausgedehnten, somit wohl bleibenden Ermässigungen der Procentsatz der gegen Normalgebühr Reisenden noch namhaft sinken wird;

in weiterer Erwägung, dass die Reisenden der III., II. und I. Classe bisher nur je 30, 61 und 103 Kilometer zurücklegten, während die Ausnützung der verfügbaren Plätze in der III., II. und I. Classe nur 71·1, 32·6 und 10·5 Procent betragen hat;

in fernerer Erwägung, dass die vielerlei und complicirten Ermässrgungsfahrscheine die Arbeit der Cassen-, Control- und Abrechnungsorgane erschweren, verzögern und vertheuern;

in weiterer Erwägung, dass Ermässigungen, welche bisher mehr als 33 Procent der Normalgebühr betragen, aus allgemein staatlichen und wirthschaftlichen Gründen beizubehalten sind, und

in endlicher Erwägung, dass eine Tarifreform mit Rücksicht ebenso auf die Staatsfinanzen als auf die dermaligen Betriebseinrichtungen nur schrittweise geschehen kann,

wird die General-Direction aufgefordert:

1. Eine namhafte, mindestens 33 Procent betragende Ermässigung der normalen Personengebühren in Form eines Zonentarifes zu erstellen, jedoch

2. gleichzeitig alle anderen Formen der Ermässigung mit Ausnahme solcher aufzuheben, welche

a) die sehr häufige Benützung einer und derselben Strecke (Arbeiter- und Schülerkarten) oder

b) die in einem mindestens halbjährigen Zeitraume nur einmal erforderliche Ausgabe der Fahrscheine zur Voraussetzung haben oder

c) den Hof- und Staatsbeamten und Officieren zugestanden sind."

Ausser dem vorstehenden Beschlusse des Staats-Eisenbahnrathes liegen befürwortende Kundgebungen zu Gunsten des Zonentarifes vor von Seite der Handels- und Gewerbekammern Wien, Budweis, Brody und Olmütz, des Gemeinderathes der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, des Stadtrathes der königlichen Hauptstadt Prag und der Gemeindevertretung der Landeshauptstadt Czernowitz. Schliesslich ist hier noch die in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 7. Februar 1890 eingebrachte Interpellation des Abgeordneten Ritter v. Proskowetz und Genossen zu erwähnen, welche die schleunigste Einführung des Personenzonentarifes analog dem Zonentarif in Ungarn, gleichwie die baldigste Einführung der ausgiebigsten Verbilligung der Güterbeförderung pari passu mit jener in Ungarn zum Gegenstande hat.

Angesichts dieser übereinstimmenden Kundgebungen und auf Grund des mit der versuchsweisen Einführung des Zonentarifs in den Wiener Localstrecken erzielten günstigen Ergebnisses wurde die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen beauftragt, die behufs Gewinnung geeigneter Grundlagen für eine Reform des Personentarifs eingeleiteten Studien ehestens zum Abschlusse zu bringen. Nach eingehender Prüfung und Erwägung des Gegenstandes ist die Staatseisenbahn-Verwaltung zu dem Ergebnisse gelangt, dass es sich Angesichts der vielfachen Bedenken, welchen die im Frachtenverkehre vorlängst bestehenden Differential- und Staffeltarife in neuester Zeit begegnen, wohl nicht empfehle, ein derartiges Tarifsystem auf dem Gebiete des Personenverkehres neu einzuführen, sondern dass vielmehr bei der Reform des Personentarifes die bisherige Grundlage gleichmässiger Kilometertaxen beizubehalten sei. Für die Ermittlung des dem neuen Tarife zu Grunde zu legenden kilometrischen Einheitssatzes war nun die Erwägung ausschlaggebend, dass der Einheitssatz nicht höher gegriffen werden könne, als er sich aus den Preisen der bisherigen billigsten Fahrscheine, wie: Tour- und Retour-, Abonnements-, Rundreisekarten etc. ergibt.

Diese Erwägung leitet unter Berücksichtigung der angestrebten ausgiebigen Ermässigung, bei welcher übrigens der Werth des bisher gewährten, künftig aber — wie weiter unten begründet werden wird — aufzulassenden Freigepäckes nicht unbeachtet gelassen werden darf, sowie im Interesse einer möglichst einfachen Rechnungsaufstellung dahin, den kilometrischen Tarifeinheitssatz der billigsten Wagenclasse mit unserer kleinsten gangbaren Münzeinheit — dem Kreuzer — also für die III. Classe mit 1 kr. festzustellen, welcher Betrag dem Einheitssatze der preussischen Bahnen von zwei Pfennigen für die IV. Wagenclasse entspricht.

Die Wahl dieser Einheit für den kilometrischen Tarifsatz der III. Wagenclasse führt von selbst dazu, als kilometrische Einheitssätze der höheren Wagenclassen ein Vielfaches der untersten Tarifeinheit zu nehmen.

Es ergibt sich sonach der Einheitssatz per Person und Kilometer:

von 1 kr. für die III,
„ 2 „ „ „ II. und
„ 3 „ „ „ I. Wagenclasse.

Für Schnellzüge werden diese Einheitssätze um 50 Procent erhöht, und betragen sohin: 1·5, 3 und 4·5 kr. per Person und Kilometer.

Die durch die neuen Tarifsätze unterbotenen ermässigten Fahrpreise bei gemischten Zügen haben künftighin wegzufallen.

Die neuen Einheitspreise repräsentiren gegenüber den auf den k. k. Staatsbahnen bisher eingehobenen Normaltaxen von 2, 3, 4·75 kr. bei gewöhnlichen und von 2·5, 4, 5·75 kr. bei Schnellzügen eine Ermässigung der ersteren Taxen um 50, 33, 36 und der letzteren um 40, 25, 20 Procent.

Die ausserordentliche Einfachheit dieses auf die Einheit des Kreuzers aufgebauten und darnach zu benennenden Tarifsystemes, dessen niedrige Einheitssätze dem Wunsche nach Ermässigung der Fahrpreise in ausgiebigstem Masse Rechnung tragen, kommt zugleich der Vereinfachung des Fahrkartenwesens zu statten.

Beispielsweise brauchen keine eigenen Schnellzugskarten ausgegeben zu werden, indem der Fahrgast einfach nur je eine halbe Fahrkarte zu dem Personenzugsbillet für die betreffende Wagenclasse zu lösen hat.

Eine weitere Vereinfachung ergibt sich bezüglich der Zahl der Billetrelationen durch die gleichzeitig ins Auge gefasste Zoneneintheilung. Dieselbe ist im Gegensatze zu dem ungarischen Zonentarife, woselbst die Zonen auf einen Mittelpunkt bezogen sind, beweglich gedacht, indem die Zonen von jeder Station ab berechnet werden.

In der gleichmässigen Anwendung der kilometrischen Einheitstaxen auf alle Zonen liegt ein weiterer wesentlicher Unterschied des neuen Personentarifes der Oesterreichischen Staatsbahnen von dem ungarischen Zonentarife.

Bei der Abstufung der Zonen ist auf den Nahverkehr entsprechend Bedacht genommen: die erste Strecke von 50 Kilometer vom Ausgangspunkte der Fahrt gerechnet, zerfällt nämlich in fünf gleiche Zonen von je 10 Kilometer, die weitere Strecke von 50 Kilometer Länge ist in zwei Zonen von je 15 Kilometer und eine Zone von 20 Kilometer Länge untertheilt.

Ueber 100 Kilometer Entfernung sind die Strecken in Zonen von je 50 Kilometer abgestuft, so dass beispielsweise die 26. Zone bis 1000 Kilometer reicht.

Für die in einer Zone gelegenen Stationen und Haltestellen ist der volle Zonenpreis zu entrichten. Es ist jedoch in Aussicht genommen, zu Gunsten des Nahverkehres für die in der Nähe grösserer Centren gelegenen Stationen und Haltestellen Erleichterungen eintreten zu lassen.

Bei der hier in ihren Grundzügen dargelegten Reform des Personentarifes der k. k. Staatsbahnen wurde gleichzeitig auf eine sachgemässe Revision der Bestimmungen über die Gepäcksbeförderung Bedacht genommen.

Das Bedürfniss nach einer solchen Revision ist vornehmlich in dem Bestande des bisher gewährten Freigepäcks von 25 Kilogramm per Billet begründet. Diese Einrichtung, welche in Süddeutschland nicht besteht, begegnet in der Fachliteratur einstimmig der ungünstigsten Beurtheilung. Sie wird vielfach als ein Hemmniss für die rationelle Entwicklung des Personenverkehres bezeichnet und erscheint als eine Begünstigung gerade der einer solchen am wenigstens bedürftigen Classen des reisenden Publicums.

In der That lässt sich ein gewisser Zusammenhang der Höhe der bisherigen Eisenbahnfahrpreise mit dem jedem Reisenden eingeräumten Anspruch auf gebührenfreie Beförderung des normalmässigen Freigepäckes nicht verkennen.

Denn dem kaufmännischen Grundsatze, dass jeder Leistung eine Gegenleistung gegenüberstehen solle, kann bei Gewährung der gebührenfreien Beförderung einer bestimmten Gewichtsmenge von Gepäck nur Rechnung getragen werden durch eine entsprechende ziffermässige Erhöhung der reinen Personentransportgebühr.

Die vielfachen und kaum wirksam hintanzuhaltenden Missbräuche, wozu der an den Billetbesitz geknüpfte Anspruch auf Freigepäck notorisch Gelegenheit gibt, sowie die durch den grossen Umfang des mitgeführten Gepäcks und den zeitraubenden Vorgang bei der Gepäcksaufgabe bedingten Erschwernisse der dienstlichen Manipulation haben dem Freigepäck auch in den Kreisen der Bahnverwaltung und des reisenden Publicums selbst Gegner geschaffen. Die gemachten Wahrnehmungen führen zu dem Vorschlage, das Freigepäck ganz aufzuheben, und für die Gepäcksbeförderung überhaupt jene Normaltaxe einzuführen, welche bisher für das Gepäcksübergewicht, das ist mehr als 25 Kilogramm für ein ganzes, bezw. 12 Kilogramm für ein halbes Fahrbillet, eingehoben wurde, nämlich 0·2 kr. per 10 Kilogramm und 1 Kilometer.

Zur näheren Erläuterung des hier nur in seinen Hauptgrundzügen dargestellten neuen Personentarifes der k. k. Staatsbahnen, welcher schon mit 1. Juni d. J. eingeführt werden wird, sind am Schlusse die Beilagen I. (Grundsätzliche Bestimmungen), II. (Zonenpreisberechnungen) und III. (Berechnungen der Fahrpreise von bestimmten Centren aus) beigefügt.*)

Anlangend die finanzielle Tragweite der von der Staatseisenbahn-Verwaltung in Aussicht genommenen Tarifreform, so ist diese Seite des Gegenstandes der eingehendsten Erwägung unterzogen worden, und wiewohl in dieser Hinsicht ein absolut sicheres Ergebniss nicht vorausgesagt werden kann, doch nach den bisher, sowohl bei den successiven Tarifermässigungen der k. k. Staatsbahnen, als auch seit der Einführung des neuen Zonentarifes in Ungarn, gewonnenen Erfahrungen die begründete Erwartung vorhanden, dass der in Folge der Tarifherabsetzung entstehende Ausfall theils durch die sicher eintretende Frequenzsteigerung, theils durch die Mehreinnahmen, welche aus der Aufhebung des Freigepäckes erwachsen, ehestens ausgeglichen werden wird.

Bei der einzuführenden Personentarifreform ist schon aus dem allgemeinen Gesichtspunkte der gleichmässigen Berücksichtigung der verschiedenen Landestheile der Gesichtspunkt festzuhalten, dass diese Reform nicht an den Grenzen des Verwaltungsbereiches der k. k. Staatsbahnen Halt zu machen, sondern durch staatlichen Einfluss möglichst auch bei den Privateisenbahnen zur Durchführung zu gelangen hätte.

In dieser Beziehung wird das Vorgehen der Staatsbahnen allerdings, soweit es sich um Relationen handelt, bei denen die Concurrenz wirkt, ohneweiters auf die Preisfestsetzung der Concurrenzlinien bestimmenden Einfluss üben. Auch ausserdem ist bei den Privatbahnen eine gewisse animirende Wirkung zu Preisermässigungen von dem Bestande solcher bei den Staatsbahnen sicher vorauszusetzen.

*) Der Inhalt der Beilagen I und II ist im Verordnungs-Blatt Nr. 36 abgedruckt. Die Beilage III glauben wir weglassen zu dürfen. Die Red.

Für eine weitergehende Einflussnahme auf die Privateisenbahn-Unternehmungen spricht indess das Interesse an möglichster Einheitlichkeit des Tarifwesens und der Umstand, dass eine Reihe von Privatbahnen durch Gesetz oder Concession verpflichtet ist, sich einer gesetzlichen Regelung ihrer Tarifbestimmungen zu unterwerfen.

Der Uebernahme der Tarifbestimmungen der k. k. Staatsbahnen Seitens der Privatbahnen stehen jedoch dermal mehrere Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-B. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, entgegen.

Es sind dies jene im Artikel I, Absatz 3 und 5, dann im Artikel II, Absatz 2, dieses Gesetzes enthaltenen Bestimmungen, welche den Preiszuschlag für die Benützung von Schnellzügen mit 20 Procent der gesetzlichen Maximaltarife begrenzen, für gemischte Züge eine 20procentige Ermässigung dieser Tarife vorschreiben, und für jedes ganze Fahrbillet ein Freigewicht beim Reisegepäck von 25 Kilogramm, für jede halbe Fahrkarte von 12 Kilogramm festsetzen.

Die Beseitigung des durch den Bestand obiger Bestimmungen für die verallgemeinerte Einführung der Personentarifreform erwachsenden Hindernisses wird von der Regierung mittelst des vorliegenden Gesetzentwurfes angestrebt.

Nach Artikel I desselben soll der Handelsminister ermächtigt werden, jenen Privateisenbahn-Unternehmungen, welche auf ihren Hauptlinien die neuen Personentarife der k. k. Staatsbahnen einführen, auf die Dauer der Einhebung der herabgesetzten Tarife die Bewilligung zu ertheilen:

1. Den Preiszuschlag für Schnellzüge nach dem Vorgange der k. k. Staatsbahnen auf 50 Procent zu erhöhen,

2. von der Tarifermässigung für gemischte Züge abzusehen, und

3. das Freigewicht für Reisegepäck aufzulassen.

In diesem Falle sollen im Interesse der Einheitlichkeit auch die Nebenbestimmungen für die Personenbeförderung, die Tarife und Beförderungsbestimmungen für Reisegepäck, Fahrzeuge und lebende Thiere durch den Handelsminister nach Massgabe der bei den k. k. Staatsbahnen geltenden Bestimmungen gleichförmig festgestellt werden.

Im Artikel II des Gesetzentwurfes soll jenen Bahnen, welche sich einer gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterwerfen haben, die Verpflichtung zur Einführung des Reform-Personentarifes der k. k. Staatsbahnen und der für die letzteren geltenden Beförderungsbestimmungen, betreffend den Personenverkehr und die damit zusammenhängenden Transporte, auferlegt werden.

Dabei muss jedoch in gebotener Rücksichtnahme auf das Localbahnwesen, welches die uniforme Anwendung so niedriger Personentarife nicht verträgt, die dementsprechende Einschränkung gemacht werden, dass diese Verbindlichkeit sich nur auf Hauptbahnen, oder als Hauptbahnen betriebene Linien bezieht.

Als solche kommen vornehmlich in Betracht die Buschtěhrader, Dux-Bodenbacher, Kaschau-Oderberger, Leoben-Vordernberger Eisenbahn, Mährisch-schlesische Centralbahn, Oesterreichische Nordwestbahn (garantirtes Netz), Prag-Duxer Eisenbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn.

Den Zeitpunkt der Einführung des Staatsbahntarifes auf den der vorhin besprochenen Verpflichtung unterliegenden privaten Hauptbahnen festzusetzen, muss übrigens gleichfalls dem Handelsminister vorbehalten bleiben, da es schon in Rücksicht der finanziellen Tragweite einer durchgreifenden Aenderung der Tarifgrundlagen namentlich für Bahnunternehmungen, bei welchen der Staatsschatz in Folge der Garantie betheiligt ist, geboten erscheint, der imperativen Ermässigung der Fahrpreise erst noch weitere Erfahrungen über den Einfluss der Tarifreform der k. k. Staatsbahnen auf die Gestaltung der Betriebseinnahmen und der Personenfrequenz vorausgehen zu lassen.

Hiezu tritt noch die weitere Erwägung, dass die Privatbahnen durchwegs nicht mit den erforderlichen Betriebsmitteln und sonstigen Einrichtungen in dem Masse ausgerüstet sind, um einen eventuellen namhaften Zuwachs im Personenverkehre anstandslos bewältigen zu können, und dass die Wagenbaufabriken kaum im Stande wären, gleichzeitig von mehreren Seiten ergehenden Bestellungen innerhalb einer kurzen Frist zu entsprechen.

Im günstigsten Falle wird daher erst in den nächsten Jahren an die successive Einführung des Personentarifes der k. k. Staatsbahnen auf den eben genannten Privatbahnen geschritten werden können.

Insofern die Verpflichtung, sich einer gesetzlichen Regelung der Tarifbestimmungen zu unterwerfen, auch für die meisten

Localbahnen besteht, soll es dem Ermessen des Handelsministers vorbehalten bleiben, unter entsprechender Bedachtnahme auf die finanziellen Verhältnisse dieser aus volkswirthschaftlichen Gründen besondere Rücksichten erheischenden Unternehmungen, bei denselben über die Einführung der neuen Tarifgrundlagen zu entscheiden.

Gegenüber jenen Privateisenbahnen, welche einer gesetzlichen Regelung ihrer Tarifbestimmungen nicht unterworfen sind, erscheint eine staatliche Einflussnahme zum Zwecke der Reception des Reformtarifes der k. k. Staatsbahnen auf den Verhandlungsweg gewiesen. Der letzte Absatz des Artikels II des Gesetzentwurfes trifft dementsprechend Vorsorge für die Einleitung solcher Verhandlungen und bietet hiezu eine gesetzliche Handhabe.

Durch Artikel VI des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, wurde ausgesprochen, dass die Bestimmungen für die Beförderung von Militärpersonen nicht berührt werden; die gleiche, in der Natur der Sache begründete Bestimmung enthält Artikel III des gegenwärtigen Gesetzentwurfes.

Artikel IV enthält die üblichen Bestimmungen über den Beginn der Wirksamkeit und den Vollzug des Gesetzes.

In derselben Sitzung des Abgeordnetenhauses überreichte der Handelsminister auch den Gesetzentwurf, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Localeisenbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit einer Abzweigung nach Neudau.

Beide Vorlagen wurden an den Eisenbahnausschuss geleitet.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Abzweigungen der Localbahn Reichenberg-Gablonz. (Vorconcessions-Ansuchen.) Die Localbahn-Unternehmung Reichenberg - Gablonz ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn vom Rangirbahnhofe Rosenthal bei Reichenberg nach den Fabriksorten Hanichen, Johannesthal, Karolinsfeld und Bergdorf, sowie für eine Fortsetzung der gesellschaftlichen Schleppbahn Röchlitz-Franz Liebigfabrik zu den Fabriken in Eichicht und Dörfel und zu den Kalköfen in Heinersdorf auf die Dauer von 6 Monaten eingeschritten.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien-Bruck a/d. Leitha: Vermehrung der Geleise in der Station Götzendorf.) Im Interesse der fahrplanmässigen, sowie der in Folge von Zugsverspätungen eintretenden aussergewöhnlichen Zugskreuzungen ist die Vermehrung der unzureichenden Geleiseanlagen in der Station Götzendorf nothwendig und genehmigt worden. [13. März, Z. 7613.]

— (Linie Prag-Bodenbach: Herstellung eines Maschinenhauses auf dem Umschlagplatze in Schönpriesen.) Das von der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung eines Maschinenhauses auf dem Umschlagplatze in Schönpriesen wurde zur Ausführung genehmigt. Die in diesem Hause aufzustellenden Maschinen sind bestimmt, die Hebung der Waaren in die oberen Räume des Magazins und am Strome mit Dampfkraft zu ermöglichen. [6. März, Z. 4765.]

Böhmische Westbahn. (Verstärkung der Hrubřina-Brücke bei Stankau.) Das Project, betreffend die Verstärkung der Eisenconstruction der schiefen Brücke über den Hrubřinabach bei Stankau in km 151.0/1 wurde zur Ausführung genehmigt. Die Lichtweite des Objectes beträgt 28·44 m. [12. März, Z. 9125.]

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Časlau-Zawratec im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn: Brückenwaage in der Station Třemošnic.) In der Station Třemošnic der Localbahn Časlau-Zawratec wird für Zwecke der fürstlich Auersperg'schen Zuckerfabrik in Žleb eine Brückenwaage sammt Häuschen hergestellt. [9. März, Z. 6175.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Mori-Riva. (Anschaffung von Locomotiven.) Die vom Concessionär der genannten Localbahn eingereichten Typenpläne für Locomotiven wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [17. März, Z. 10.596.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Telephonanlage in Mähr.-Ostrau.) In Folge der Errichtung eines Vorbahnhofes in Mähr.-Ostrau und der Activirung einer Verkehrskanzlei an nördlichen Ende dieses Vorbahnhofes hat sich die Nothwendigkeit ergeben, zwischen der eben genannten Verkehrskanzlei und dem Stationsaufseherposten am Südende des Hauptbahnhofes eine Telephonlinie herzustellen, welche namentlich die Sicherung der zwischen dem Vorbahnhofe und dem am Hauptbahnhofe liegenden Heizhause stattfindenden Maschinenfahrten, sowie aller sonstigen zwischen den beiden Bahnhöfen vorzunehmenden Verschiebungen bezwecken soll. Durch die Herstellung dieser Telephonlinie hat die zwischen der Verkehrskanzlei des Hauptbahnhofes und den beiden Stationsaufseher-Diensthütten bei den Einfahrtswechseln des Hauptbahnhofes bereits bestandene Telephonanlage eine Erweiterung erfahren. Die k. k. General-Inspection hat die Special-Instruction für die Benützung der Telephon-Correspondenzlinien in Mähr.-Ostrau unterm 15. März genehmigt. [G.-I.-Z. 2967.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Anschaffung von Kohlenwagen mit 15 Tonnen Tragkraft.) Neuere Erwägungen haben die Verwaltung der genannten Bahn veranlasst, 40 Stück Kohlenwagen von den in den Jahren 1890 und 1891 zur Anschaffung bestimmten 180 Stück Kohlenwagen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3) nach neu aufgestellten Typenplänen herstellen zu lassen, und zwar sollen dieselben für eine Tragfähigkeit von 15 Tonnen für Schwarzkohle, mit 5·79 m Gestelllänge und 1·3 m Bordhöhe in der gesellschaftlichen Werkstätte in Nimburg erbaut werden. Das k. k. Handelsministerium hat die eingereichten Typenpläne genehmigt und bei diesem Anlasse die Anbringung gedeckter Bremsersitze bei diesen Wagen aufgetragen. [17. März, Z. 5783.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Cassirung und Ersatz von 18 Stück Locomotiven und Neubeschaffung von 4 Stück Rangirlocomotiven.) Die Verwaltung der genannten Bahn hat die successive Cassirung von 18 Stück alten, sechsfach gekuppelten und zur ersten Betriebseinrichtung gehörigen Lastzugs-Locomotiven sammt Tendern aus dem Jahre 1858/59 und das Ersetzen derselben durch neue stärkere sechsfach gekuppelte Lastzugs-Locomotiven sammt Tendern beschlossen. Aus ökonomischen und Sicherheitsrücksichten sollen zunächst 6 Stück stärkere sechsfach gekuppelte Lastzugs-Locomotiven sammt Tendern als Ersatz für 6 zur Cassirung bestimmte, und ausserdem 4 Stück Rangir-Locomotiven als Vermehrung im Jahre 1890 angeschafft werden. Der Ersatz für die restlichen zur Cassirung gelangenden 12 Stück sechsfach gekuppelten Lastzugs-Locomotiven sammt Tendern wird auf die Jahre 1892 bis 1897 gleichmässig vertheilt werden. Die Vergebung der Lieferung dieser Maschinen erfolgt im Offertwege. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfälligen Anträge der Bahnverwaltung genehmigt. [15. März, Z. 51.386 ex 1889.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Wiedereinführung des Omnibuszuges Nr. 414 und 415 von Prag nach Roztok.) Die Verwaltung der genannten Bahn hat beschlossen, den Omnibuszug Nr. 415 von Prag nach Roztok (Abfahrt von Prag 6 U. 15 M., Ankunft in Roztok 6 U. 50 M. Abends) mit 1. Mai, und zwar für die Zeit bis inclusive 30. September, wieder zur Einführung zu bringen. Gleichzeitig wird der Vergnügungszug Nr. 414 der Gegenrichtung (Abfahrt von Roztok 8 U., Ankunft in Prag 8 U. 40 M. Abends) in der gleichen Periode täglich in Verkehr gesetzt werden. [15. März, G.-I.-Z. 3849/II.]

Localbahn Innsbruck-Hall. (Aenderung der Typenpläne für Locomotiven.) Die Concessionäre der genannten Localbahn sahen sich mit Rücksicht darauf, dass die Locomotiven nach den ursprünglich aufgestellten Typenplänen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) den Bedürfnissen und insbesondere der Tragfähigkeit der Innbrücke bei Innsbruck nicht entsprochen hätten, veranlasst, neue Typenpläne für Locomotiven aufzustellen. Dieselben wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [17. März, Z. 10.264.]

F. Ringhoffer in Smichow bei Prag. (Bau von 15 Stück Petroleumtransportwagen.) Die genannte Firma hat Seitens der Firma Philipp Thorsch in Wien die Bestellung von 15 Stück zweiachsigen Cisternenwagen mit Bremse zum Petroleumtransport erhalten. Bei Genehmigung der diesfalls dem k. k. Handelsministerium vorgelegten Typenpläne wurde Seitens desselben darauf hingewiesen, dass Wagen dieser Type mit Rücksicht auf deren Achsdruck auf Localbahnen mit leichteren Brücken und Oberbau nicht übergehen können. Die fertiggestellten Wagen werden in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingestellt werden. [6. März, Z. 2386.]

Zusammenstellung

der im Monate Februar 1890 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen																			
Westliche Linien	976	13.237	2.748	16.961	48	35	6	89	0·5	71	3	28	.	7	.	.	12	.	6
Nordöstliche Linien	56	2.416	3.446	5.918	3	26	48	77	1·3	44	1	60	1	.	.	.	7	.	2
Dalmatiner Staatsbahn	.	112	112	224	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	.	680	.	680	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	149	476	625	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	56	1.072	728	1.856	.	11	2	13	0·6	10	1	12	.	.	.	.	1	.	2
Böhmische Westbahn	.	252	140	392	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	56	226	1.232	1.514	1	.	3	4	0·2	2	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Eisenbahn Wien-Aspang	.	196	652	848	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Galizische Carl Ludwig-Bahn	56	143	672	871	.	2	8	10	1·1	3	.	12	1	.	.	2	.	.	1
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	196	140	336	.	2	.	2	0·5	.	.	2	.	.	.	.	1	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	364	3.640	1.400	5.404	7	5	.	12	0·2	9	.	2	.	.	.	1	.	2	.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	7	112	168	287	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	.	224	224	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	112	336	448	.	.	2	2	0·4	.	.	2	.	.	.	.	1	.	2
Oesterr. Nordwestbahn	196	2.164	2.128	4.488	1	4	.	5	0·1	5	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	472	2.120	812	3.404	27	9	4	40	1·1	34	.	26	1	.	.	.	2	.	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	56	112	168	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	588	3.646	868	5.102	46	18	17	81	1·5	63	2	56	7	.	1	1	6	9	4
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.064	224	1.288	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	112	168	280	.	1	2	3	1·0	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	22	784	.	806	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	2849	32.489	16.786	52.124	133	113	92	338	.	242	7	207	10	7	1	4	30	11	19

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·0 „
3. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·0 „
4. Böhmische Westbahn . . . . 0·0 „
5. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·0 „
6. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
7. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
8. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·0 „
9. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
10. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
11. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·1 „
12. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 0·2 „
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·2 pCt.
14. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·4 „
15. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·5 „
16. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·5 „
17. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·6 „
18. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·0 „
19. Galizische Carl Ludwig-Bahn . . . . 1·1 „
20. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·1 „
21. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 1·3 „
22. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·5 „

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Localbahn-Vorlagen.) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. März wurde der Bericht des Communications-Ausschusses über die Concessionirung der Localbahn Holicz-Landesgrenze, der Abanj-Tornaer Localbahn, der Somogy-Szobb-Barcser und der Békéser Localbahn und der Bericht des Finanzauschusses über die Abwicklung der Finanzoperation in Sachen des auf Grund des G.-A. XVII ex 1888 aufgenommenen neueren Investitions-Anlehens ohne Debatte angenommen.

Projectirte Háromszéker Localbahnen. (Trassirung.) Die Concessionswerber der projectirten Háromszéker Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22) haben die Trassirung der Linie Brassó (Kronstadt)—Sepsi-Szt.-György—Kézdi-Vásárhely dem Budapester Ingenieur Carl Pálmay mit dem Auftrage übertragen, die technischen Vorarbeiten möglichst rasch durchzuführen, nachdem der Bau der Bahn mit Beginn des Sommers in Angriff genommen werden soll.

Projectirte Localbahn zwischen Budapest und Uj-Pest. (Vorconcessionswerbung.) Die Uj-Pester Einwohner Bodendorfer und Consorten haben der Budapester hauptstädtischen Communalbehörde das Project einer in Verlängerung der Stadtwäldchen-

Linie der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft, und zwar von deren Endpunkt in der Herminenstrasse nächst dem Thiergarten abzweigenden und mit Ueberbrückung der Geleise der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis Uj-Pest führenden normalspurigen Localbahn mit dem Ersuchen vorgelegt, das Project mit befürwortender Einbegleitung dem kgl. ungarischen Handelsminister vorzulegen.

Projectirte Localbahn Eperjes-Bartfa. (Bauvertrag.) Die Concessionswerber der von der Station Eperjes der Linie Abos-Orló der Kaschau-Oderberger Eisenbahn aus nach Bartfa (Bartfeld), im Comitate Sáros, projectirten Localbahn Eperjes-Bartfa (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1888 und Nr. 4 ex 1889) haben, wie aus Budapest berichtet wird, mit der Budapester Bauunternehmung Arnoldi einen Bauvertrag abgeschlossen, welcher im Falle der Ertheilung der definitiven Concession in Kraft tritt.

Projectirte Localbahn Almás-Füzitö—Esztergom. (Bauvertrag.) Die Concessionswerber der projectirten Localbahn Almás-Füzitö—Esztergom (Gran), für welche die technischen Vorarbeiten bereits vorgenommen wurden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1889) und auch die Concessionsverhandlungen bereits stattfanden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49 ex 1889) haben, wie aus Budapest berichtet wird, mit der Wiener Bauunternehmungs-Firma Friedrich Horsitz im Vereine mit der Budapester Firma Emil Neuschloss einen Bauvertrag abgeschlossen, welcher im Falle der Ertheilung der definitiven Concession in Kraft treten wird. Die Financirung der genannten Localbahn izt nur mehr von der präcisen Feststellung der Interessenbeiträge (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122, 131, 138 ex 1888 und Nr. 2, 41, 85 ex 1889) und der staatlichen Subvention (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 71 ex 1889) abhängig.

Budapester Stadtbahn-Unternehmung. (Projectirte Anwendung der Elektricität als Betriebsmotor für die Friedhofbahn.) Ueber Anregung des kgl. ungar. Handelsministers, im Bereiche der vom Weichbilde Budapests zum hauptstädtischen Centralfriedhofe zu erbauenden Strassenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14), von deren Anschlusspunkt an das mit elektrischer Kraft betriebene Stadtbahnnetz aus, den elektrischen Betrieb zumindest bis zum Josefstädter Frachtenbahnhofe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, eventuell bis Köbánya (Steinbruch), ja selbst bis zur Endstation (Friedhof) auszudehnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26), hat die Budapester Stadtbahn-Unternehmung, als Concessionärin der Friedhofbahn, den Intentionen des Ministers nachkommend, ein in diesem Sinne modificirtes generelles Project, vorläufig für die Theilstrecke bis Köbánya, der Communalbehörde zur Begutachtung vorgelegt. In der nun jüngst abgehaltenen Generalversammlung der hauptstädtischen Repräsentanz wurde die Zustimmung zu dem Projecte im Principe entschieden und der Magistrat beauftragt, die Stadtbahn-Unternehmung sofort zur baldmöglichsten Vorlage der Detailpläne einzuladen.

In derselben Sitzung hat der Municipal-Ausschuss sich ferners gleichfalls für die aus Verkehrsrücksichten zur Führung der Friedhofbahn projectirte Ueberbrückung der vor Köbánya zu kreuzenden Geleise, und zwar nicht nur jener der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21), sondern, im Sinne des Antrages des hauptstädtischen Ingenieuramtes, auch jener der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, zustimmend ausgesprochen und die Stadtbehörde aufgefordert, die diesbezüglichen Pläne dem Handelsminister zur Genehmigung zu unterbreiten. Die Fortsetzung des elektrischen Betriebes bis Köbánya könnte nun, wie aus Budapest berichtet wird, ohne Erweiterung der Anlagen anstandslos von der Central-Stromanlagsstation der Unternehmung in der Gärtnergasse des VIII. Bezirkes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1888) aus bewältigt werden; sollte jedoch die Fortsetzung des elektrischen Betriebes bis zum Friedhofe durchgeführt werden, so müsste eine Erweiterung der Centralstation und Vermehrung der maschinellen Anlagen stattfinden, wozu, wie gleichfalls aus Budapest berichtet wird, die Unternehmung sich im Principe bereit erklärte, da sie die Continuität des elektrischen Betriebes dem Anschlussbetriebe mit Dampfkraft vorzieht.

Ausland.

Preussen. (Schliessung einer Station.) Die mit dem Elbbahnhofe in Magdeburg verbundene Elbuferladestelle an der Unterwelt bei Bastion Cleve (am sogen. Kiesstrange) wird mit Ablauf des 31. März für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

— (Uebergang der Strecke Stettin-Central-Güterbahnhof—Stargard i. P. in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg.) Am 1. April wird die Eisenbahnstrecke Stettin-Central-Güterbahnhof (ausschliesslich) bis Stargard i. P. (einschliesslich) aus dem Bezirk des der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin unterstellten kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes (Berlin-Stettin) in Stettin in den Bezirk des der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg unterstellten kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes in Stettin und gleichzeitig die in Stargard in Pommern befindliche, der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin unterstellte Hauptwerkstätte in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg übergehen.

Italien. (Neuer Tarif für den Frachtentransport auf dem Gardasee.) Ueber Antrag der „Società delle strade ferrate Meridionale" haben die Minister für öffentliche Arbeiten und für Industrie, Handel und Ackerbau die Einführung eines neuen Specialtarifes für den Frachtentransport mittelst Remorqueurs auf dem Gardasee, und zwar vom 1. Jänner 1890, beschlossen. Dieser Tarif bezieht sich auf Frachten jeder Classe im Gewichte von mindestens 40 t und tritt an die Stelle der zwei bisher bestandenen Specialtarife Nr. 1 und 2, welche mit 31. December eingestellt wurden.

— (Tour- und Retour-Fahrkarten Brindisi-London.) Die Verwaltungen der Mittelmeer- und der Adriatischen Bahn haben zum Zwecke der Hebung des Personenverkehres, insbesondere in Ansehung der Reisenden aus dem Oriente, die Giltigkeit der Tour- und Retour-Fahrkarten, welche bisher nur die Benützung der Routen Foggia-Bologna-Alessandria oder Mailand-Modane oder Foggia-Neapel-Rom-Falconara-Bologna gestatteten, auch auf die Route Foggia-Neapel-Rom-Florenz-Bologna gegen Leistung der auch bisher erforderlichen Aufzahlung für die Strecke Neapel-Rom ausgedehnt.

— (Frachtentransport-Ermässigungen anlässlich der land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien.) Das Ministerium für Ackerbau, Industrie und Handel hat sich an das Ministerium für öffentliche Arbeiten mit dem Ersuchen gewendet, auf die Eisenbahnverwaltungen zu dem Ende Einfluss zu nehmen, damit für den Transport der zur Ausstellung nach Wien zu sendenden italienischen Producte Ermässigungen gewährt werden. Ebenso werden auch für die nach Wien fahrenden Aussteller Fahrbegünstigungen angestrebt. Um die Beschickung der gedachten Ausstellung möglichst zu fördern, hat sich in Rom unter dem Vorsitze des Prinzen Odescalchi ein italienisches Comité gebildet.

— (Eröffnung der Strecke Florenz-Tavarnuzze.) Am 2. März fand die Eröffnung der Strecke Florenz-Tavarnuzze der Dampftramway, welche Florenz mit den fruchtbaren Gegenden des Chianti verbinden wird, statt. Diese Bahn ist bemerkenswerth durch die 800 m lange Steigung von 62 pro mille auf dem Viale del Poggio Imperiale.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrten im Schwarzen Meere.) Der Seedampfer der Gesellschaft „Medea D" verkehrt nach einer Bekanntmachung im „Pester Lloyd", sowie im Vorjahre, zweimal monatlich zwischen Galatz und Batum.

Deutsches Reich. (Wasserstrassenverkehrskarte 1885.) Auf Veranlassung des Centralvereines für Hebung der Deutschen Fluss- und Canalschiffahrt und mit Unterstützung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat der k. Regierungsbaumeister Sympher eine Karte des Verkehres auf deutschen Wasserstrassen im Jahre 1885 im Massstabe von 1:1,250.000 herausgegeben. Zweck der Karte, welche im Verlage des Berliner lith. Institutes (Julius Moser) 1889 erschien, ist die zeichnerische Darstellung des Güter- und Flossverkehres auf den Wasserstrassen des Deutschen Reiches, und wurde zu diesem Behufe der kilometrische Verkehr dieser Wasserstrassen durch verhältnissmässige, farbige Breitenbänder, nach Berg- und Thalverkehr getrennt, sowie der Verkehr zahlreicher Hafenplätze, nach Ankunft und Abgang getrennt, durch gleichfalls verhältnissmässige, farbige Kreisflächen veranschaulicht. Grundlagen der Ausarbeitung der Karte waren die vom k. statistischen Amte in Berlin herausgegebene Statistik des Verkehres auf den deutschen Wasserstrassen 1885, der Jahresbericht der Central-Commission für die Rheinschiffahrt 1885 und die einschlägigen Berichte der an der Binnenschiffahrt betheiligten Handels-

kammern. Die kartographische Unterlage bildete eine im Auftrage des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von den k. Regierungsbaumeistern Maschke und Sympher entworfene Karte der deutschen Wasserstrassen; dem Umfange nach umfasst das zur Darstellung gebrachte Verkehrsgebiet das ganze Deutsche Reich und wurde nur jener Binnenschiffahrtsverkehr unberücksichtigt gelassen, der sich innerhalb der untersten, auch von Seeschiffen befahrenen Strecken der grossen deutschen Ströme abgewickelt hat. Die der Karte beigegebenen Erläuterungen enthalten statistische Daten über den Verkehr a) auf jenen Wasserstrassen, wo überhaupt eine Verkehrszählung stattfindet; b) auf den 7 Hauptströmen Deutschlands: Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser, Rhein und Donau, ohne deren sonstiges Gebiet und c) auf sämmtlichen deutschen Wasserstrassen einschliesslich derjenigen also, auf denen eine Zählung nicht stattfindet, ferners Angaben über den Eisenbahnverkehr Deutschlands im Betriebsjahre 1885/6 und über den percentuellen Antheil der Wasserstrassen und Eisenbahnen am Güterverkehre Deutschlands.

England. (Verkehr zwischen England und dem Continente.) Der zwischen England und Frankreich sich abwickelnde Personenverkehr erfolgt der Hauptsache nach in drei Routen, d. i. Dover-Calais, Newhaven-Dieppe und Folkestone-Boulogne. Im Jahre 1889 ist dieser Verkehr wegen der Pariser Weltausstellung ein besonders lebhafter gewesen und erscheint es von Interesse, zu verfolgen, wie sich derselbe im Laufe der Jahre entwickelt hat. Zu einem Vergleiche eignet sich das Jahr 1878, gleichfalls ein Pariser Ausstellungsjahr, in besonderer Weise. Eine wesentliche Verschiebung in den Antheilen, welche jeder der drei vorbezeichneten Routen vom Personenverkehre zufielen, hat innerhalb dieses Zeitraumes nicht stattgefunden. — Während im Jahre 1878 die Gesammtzahl der Reisenden 528.067 betrug, von welcher Summe 260.933 (49 pCt.) via Calais, 147.628 (28 pCt.) via Dieppe und 119.506 (23 pCt.) via Boulogne den Continent betraten oder verliessen, haben im letztverflossenen Jahre 640.680 Passagiere die Ueberfahrt gemacht, von welchen 347.022 (54 pCt.) via Calais, 182.255 (28 pCt.) via Dieppe und 111.403 (18 pCt.) via Boulogne verkehrten. Es ist also das Antheilverhältniss nur bei der Route Dover-Calais um 5 pCt. gestiegen, bei der Route Folkestone-Boulogne um ebensoviel gefallen, endlich bei der Route Newhaven-Dieppe constant geblieben. Die Vertheilung der Reisendenzahl auf die einzelnen Monate ist im Grossen für beide Ausstellungsjahre und alle drei Routen so ziemlich die gleiche geblieben. Im Jahre 1889 entfällt das Maximum des Reiseverkehres auf den Monat August, und zwar bei sämmtlichen Routen, das Minimum auf den Monat Februar, im Jahre 1878 verkehrten die meisten Reisenden via Calais und Boulogne im September, jene über Dieppe aber gleichfalls im August. Nachstehende kleine Tabelle gibt die bezüglichen Zahlenverhältnisse:

Monatsverkehr	Maximum		Minimum	
	1889	1878	1889	1878
Dover-Calais . . .	50.808 (August)	42.098 (September)	13.277 (Februar)	9.058 (Februar)
Newhaven-Dieppe	40.165 (August)	35.191 (August)	2.258 (Februar)	1.742 (Februar)
Folkest.-Boulogne	19.259 (August)	18.098 (September)	3.773 (Februar)	5.310 (Februar)

Im Ganzen zeigt sich, dass die stets am schwächsten frequentirte Route Folkestone-Boulogne selbst im Maximum des Monatsverkehres gegen das letzte Ausstellungsjahr nahezu constante Verkehrsziffern besitzt; mit Ausnahme von August und September ist der Verkehr auf dieser Route sogar gegen das Jahr 1878 absolut geringer geworden. So betrug im Juni 1878 die Zahl der über Folkestone nach Boulogne und vice versa Reisenden 13.683, während im Juni 1889 nur 11.286 Reisende diese Route benützten. Die grosse Mehrzahl der Reisenden benützte die Route Dover-Calais, mittelst welcher im August 1889 allein 50.808, d. i. 1639 Passagiere per Tag befördert worden sind. Zum Vergleiche dieser Verkehrsbewegung mit einem normalen Jahre sei noch angeführt, dass im Jahre 1888 die Gesammtzahl der zwischen England und Frankreich auf diesen drei Routen verkehrenden Reisenden 429.610 betrug, von welchen 248.849 (58 pCt.) via Dover-Calais, 75.513 (18 pCt.) via Newhaven-Dieppe und 105.248 (24 pCt.) via Folkestone-Boulogne befördert worden sind.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. März wurde unter Vorsitz des Präsidenten Ludwig von Rosa in Budapest die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Internationalen Waggonleih-Actiengesellschaft in Anwesenheit von 17 Actionären mit 2160 Actien abgehalten. Dem Directionsberichte über die Thätigkeit der Gesellschaft im Laufe des Betriebsjahres 1889 und dem Erfolg des Betriebes zufolge betrugen die Einnahmen an Wagenmiethe 208 566·88 fl. und die Zinsen für disponible Gelder 2575·45 fl., zusammen 211·142·33 fl., welchen die Ausgaben für Regiekosten, Steuern, Reparaturkosten des Fahrparkes etc. mit 28.911·39 fl. und die Abschreibung für den Fahrpark von 14.000 fl., zusammen von 42.911·39 fl., gegenüberstehen, so dass ein Reingewinn von 168.230·94 fl. resultirt, welcher sich mit dem vorjährigen Gewinnsaldo per 30.369·22 fl. auf 198.600·16 fl. erhöht. Die Direction beantragte, nach Abzug der Dotation für den Reservefond von 4911·55 fl. und der Tantièmen der Direction und des Aufsichtsrathes per 15.770·02 fl., die Summe von 98.000 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 7 fl. per Actie = 7 pCt. zu verwenden, 9131·41 fl. der Reparaturs-Reserve, 10.131 fl. der Reserve für Erneuerung der Räder und Achsen zuzuführen, 20.000 fl. zur Bildung einer Steuerreserve zu benützen und 40.656·18 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Bericht meldet ferner, dass die Direction rücksichtlich Befolgung gleichmässiger Geschäftsprincipien mit der Allgemeinen Waggonleih-Gesellschaft und mit der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien auch für das Jahr 1890 ein Uebereinkommen getroffen hat. Schliesslich wird bemerkt, dass der gesammte Fahrpark der Gesellschaft auch für das laufende Jahr 1890 bereits vollständig placirt ist, und kann demnach für 1890 ein gleichfalls günstiges Resultat in Aussicht gestellt werden. — Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an das Directorium wurden die auf Verwendung des Reingewinnes bezüglichen Anträge genehmigt und bestimmt, dass die Dividende vom 17. März 1890 zur Auszahlung gelange. Schliesslich wurden Dr. Friedrich von Piuffich, Hermann Brüll und Josef Hönigswald in die Direction gewählt.

Hemmschuh für Eisenbahnfahrzeuge. (System Barthelmess.) Auf österreichischen Bahnen werden gegenwärtig Proben mit einem aus der Maschinenfabrik von Wwe. Joh. Schuhmacher zu Cöln a/Rhein hervorgegangenen patentirten Hemmschuh für Eisenbahnfahrzeuge, System Barthelmess, durchgeführt. Dieser Hemmschuh dient nach dem Programme sowohl zum Befestigen stillstehender, als zum Aufhalten fahrender Eisenbahnwagen. Die Anwendung erfolgt nicht paarweise, sondern es wird nur ein einzelner Hemmschuh, mit der Spitze dem zu hemmenden Fahrzeug zugewendet, auf die Schiene aufgelegt. Dieser Hemmschuh hat eine bewegliche Spitze aus Stahl, welche fast auf der Oberfläche der Schiene aufliegt. Derselbe setzt sich beim Anlaufen eines Wagens mit in Bewegung, wodurch die rollende Reibung in eine gleitende umgewandelt wird, welch' letztere die lebendige Kraft des in Bewegung befindlichen Fahrzeuges absorbirt und dasselbe zum Stillstande bringt. Für bestimmte Zwecke werden diese Hemmschuhe auch mit einer besonderen Klemmvorrichtung zum Befestigen an den Schienen versehen. Von Seite des kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes (linksrh.) zu Cöln, in dessen Bereich dieser Hemmschuh in grösserer Anzahl zur Einführung gelangt ist, wurde demselben ein günstiges Zeugniss ausgestellt.

Personal-Nachrichten.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem die Baudirection der Gesellschaft als deren gemeinsame Institution aufhört und der Baudienst künftighin zu den Agenden der Directionen in Wien und Budapest gehören wird, wird der bisherige Baudirector August de Serres-Wieczffinski, welcher zugleich mit dem Vorsitze im Directorium des österreichischen Netzes betraut war, mit 1. April l. J. einen Urlaub antreten und mit 31. Mai l. J. aus dem gesellschaftlichen Dienste scheiden. Als Director für die österreichischen Linien wurde mit Sitzungsbeschluss des Wiener Verwaltungsrathes vom 14. März l. J. der k. k. Hofrath Rudolf Grimus Ritter von Grimburg ernannt, welcher seine Functionen am 1. April l. J. antreten wird. [H.-M.-Z. 12.923.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Frachtberechnung für Güter in Wagenladungen zu 5000 kg und darüber bei Aufgabe im bezw. beim Empfange vom Lagerhause am Schüttel.

Für Güter der Classen A, B und C der Specialtarife 1, 2 und 3 gelangen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und darüber für die Ueberführung von oder zu den Wiener Bahnhöfen nach oder von dem Lagerhause am Schüttel (Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser) nachstehende Transportgebühren bis zur Durchführung im Tarifwege zur Einhebung:

1. von oder nach Wien { E. W. A. / K. F. N. B. / Oe.N.W.B. / S. B. / St. E. G. } transit nach oder vom Lagerhause am Schüttel 4·5 kr.;
2. von oder nach Nussdorf transit nach oder vom Lagerhause am Schüttel 9·4 kr.;
3. von oder nach Wien (K. E. B.) transit nach oder vom Lagerhause am Schüttel 9·5 kr. pro 100 kg.

Die betreffenden Transporte müssen an die Erste österr. Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser (Lagerhaus am Schüttel) adressirt sein, bezw. diese Firma als Aufgeberin aufweisen.

Wien, am 27. März 1890. [204]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Frachtermässigung für Saatgetreide.

Vom 1. April 1890 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende 1890 gelangt bei Erfüllung der hiefür festgesetzten Bedingungen für „Saatgetreide" in Quantitäten bis zu 300 kg auf den hierseitigen Linien eine Ermässigung von 50 pCt. von den normalen Frachtsätzen der Classe A im Kartirungswege zur Anwendung.

Teplitz, am 26. März 1890. [205]

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Aussig-Landungsplatz.

Anwendung von Courszuschlägen.

Die in den Nachträgen II bezw. IV zum Tarife Westösterreich-Aussig-Landungsplatz unter „C" angeführten Courszuschläge sind bis auf Weiteres auch zu den im Nachtrage V enthaltenen Frachtsätzen zuzuschlagen bezw. anzuwenden.

Teplitz, am 26. März 1889. [206]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Petroleumverkehr aus Galizien.

Nachtrag III zum Tarife.

Mit 15. April 1890 tritt zum Tarife vom 1. Juni 1887 für den Petroleumverkehr aus Galizien ein Nachtrag III in Kraft, welcher erleichternde Aenderungen in den Tarifbestimmungen und Aufnahme neuer Relationen enthält.

Der Nachtrag ist um den Preis von 10 kr. bei den Verbands-Verwaltungen und in den grösseren Verbands-Stationen erhältlich.

Wien, am 24. März 1890. [207]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tour- und Retourbillets zwischen Wien und Brüsau-Brünnlitz.

Vom 10. April 1890 ab werden zwischen Wien (Staatsbahnhof und Nordbahnhof) einerseits und Brüsau-Brünnlitz andererseits Tour- und Retourkarten II. und III. Classe für Schnellzüge und Personenzüge mit achttägiger Giltigkeitsdauer verausgabt.

Die Preise dieser Tour- und Retourkarten betragen per Person:

a) bei Schnellzügen in der II. Classe fl. 13.20, in der III. Classe fl. 8.50;
b) bei Personenzügen in der II. Classe fl. 9.78, in der III. Classe fl. 6.52.

Wien, am 26. März 1890. [208]

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Verbandstarife.

Am 15. April 1890 tritt der Nachtrag IV zum Galizisch-Adriatischen Verbandstarife in Kraft.

Derselbe enthält einen Ausnahmetarif XXIV für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern von Triest und Fiume nach Brody, Nadbrzezie, Podwołoczyska, Sokal, Husiatyn, Suczawa und Zuczka transit für Russland, sowie eine Ergänzung des Verzeichnisses der Verbands-Stationen bezw. des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages können zum Preise von 3 kr. ö. W. von den Verbands-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 28. März 1890. [209]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Uebernahmetarif via Wien (Donauufer-Bahnhof) nach serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Stationen am 15. Juli 1887.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In dem mit 15. März 1890 in Kraft getretenen Nachtrage I zu dem obgenannten Tarife ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes IV/a und V/a in der Relation Belgrad trans.—Nisch mit Giltigkeit vom 10. Mai 1890 von 303 auf 313 Centimes Gold pro 100 kg abzuändern.

Wien, am 28. März 1890. [210]

Namens der Verbands-Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreis-Ermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Während der im heurigen Jahre in der Zeit vom 30. März bis incl. 4. April, bis incl. 8. Juni, 7. bis incl. 15. August und 5. bis incl. 8. September stattfindenden Wallfahrten nach Kalwarya gelangen in sämmtlichen Stationen der Strecke Teschen-Kalwarya-Zebrzydowska, sowie ab Dzieditz besonders ermässigte Wallfahrer-Fahrkarten, giltig für einfache Tourfahrten oder Tour- und Retourfahrten, zur Ausgabe.

Das Nähere ist aus den in den diesseitigen schlesischen und galizischen Stationen affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 28. März 1890. [211]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Partielle Herabsetzung der Fahrpreise.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ verlautbart, dass vom 20. März 1890 an die Fahrpreise zwischen Budapest und Baja (Endstation der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szabadka-Baja), sowie in mehreren dazwischen liegenden Relationen herabgesetzt werden. Es wird nämlich vom 20. März an die Relation Budapest-Personenbahnhof— und Budapest-Ferenczváros (Franzstadt) —Baja aus der XIV. Zone des Fernverkehres in die XII. Zone eingereiht, und werden in Folge dessen auch die Relationen Budapest-Personenbahnhof—Bikity-Borsod, Budapest-Personenbahnhof—Bács-Almás, Budapest-Ferenczváros—Bikity-Borsod, Erzsébétfalva—Bikity-Borsod, Baja-Soroksár, Baja-Erzsébétfalva, Baja-Haraszti und Baja-Taksay und vice-versa aus der XIII. Zone gleichfalls in die XII. Zone eingereiht und in Folge dieser Declassification die bisher bestandenen Fahrpreise vom genannten Tage an entsprechend reducirt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
879	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Farbholz b) Farbholzextract	Rosenthal-Graupen	Budapest { Oe.U.St.E.G. D.U.B. Józsefváros Kelenföld Südbahnhof Lipotváros	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens ad a) 10000 kg ad b) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	Verschieden	ad a) 214·8 kr. ad b) 293·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Von diesen Frachtsätzen wird keinerlei Refactie gewährt. Routenvorschrift auf den Frachtbriefen unzulässig
880	Südbahn-Gesellschaft		Schwellen	Wörgl	Bozen	Frachtzahlung für mindestens 10 Tonnen pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- u. Abladen durch Partei. Sendungen müssen zu Regiezwecken der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an dieselbe adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	66·— kr. N. incl. Mgb.	41·— kr. N. excl. Mgb.	25·— kr. N.	Im Kartirungswege		
881	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holz in Stämmen und Pfosten bis zu zwei Wagenlängen	W i e s	G r a z	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen nach Wien (Matzleinsdorf) lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Parteien müssen sich mittelst schriftlichen Revers ausdrücklich verpflichten, auf die Verfrachtung mittelst Strassenfuhrwerken ab Wies nach Leibnitz und Lebring gänzlich zu vorzichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	27·1 kr. N. incl. Mgb. und excl. der tarifmässigen Ueberfuhrsgebühr in Graz	24·3 kr. N. incl. Mgb. und excl. der tarifmässigen Ueberfuhrsgebühr in Graz	2·8 kr. N. incl. Mgb. und excl. der tarifmässigen Ueberfuhrsgebühr in Graz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
882	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Magnesit	Leoben	Triest S.B. oder S. Andrea-Hafen und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- u. Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen. Eine Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist unzulässig	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	66·— kr. excl. Mgb.	59·— kr. excl. Mgb.	7·— kr.	Im Kartirungswege		
883	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Baumwolle, rohe und Baumwollabfälle	Triest S.B.	Hronow	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg. b) Bei Aufgabe von 6000 kg. c) Bei Aufgabe von 10000 kg. ad b) und c) pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Für diese Transporte sind die Bestimmungen des Tarifes für den Südnord-österr.-Ungar. Eisenb.-Verband vom 25. August 1887 nebst Nachträgen massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1890, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege	Localtarife der betheiligten Bahnen		a) 212·2 kr. b) 200·9 kr. c) 186·6 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
884	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Ziegel, Steine, Kalk, Cement, Sand, Mörtel, Schiefer, Dachpappe und Holz des Specialtarifes 2	Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclus. der Localbahnstrecken)	Holleschau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; nachweisliche Verwendung der Sendungen beim Baue und der ersten Einrichtung der in Holleschau in Errichtung begriffenen Möbelfabrik; Erscheinen der bauführenden Firma auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Auf die Dauer des Baues, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife		0·132 kr. pro 100 kg und 1 km fix		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, wovon die letzteren von der Station Holleschau die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen bei dem bezeichneten Baue verwendet wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Eisen und Eisenwaaren des Ausnahmetarifes XIII, dann Rollbahnwagen							0·26 kr. pro 100 kg und 1 km fix				
			3. Chamotteziegel	Brünn K.F.N.B. trs. für Sendungen von Blansko					kr. 16·5	kr. 12·9	kr. 3·6			
			4. Dachpappe	Olmütz trs. für Sendungen von Prag					16·6	5·9	10·7			
			5. Holz des Specialtarifes 2	a) Saybusch-Zablocie trs. für Sendungen von Jaslo, Mszana dolna und Gorlice					34·9	23·4	11·5			
				b) Hradisch trs. für Sendungen von Stationen der Waagthal- u. Vlarapassbahn					13·9	5·0	8·9			
				c) Wsetin					24·7	14·1	10·6			
			6. Rollbahnwagen und Rollbahnbestandtheile	a) Marchegg trs. für Sendungen von Budapest					Verschieden	42·4	Verschieden			
				b) Olmütz trans. für Sendungen von Prag						11·7				
			7. Eisen und Eisenwaaren des Ausnahmetarifes XIII	Wsetin						18·9				
885	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kessel, Maschinen, Maschinentheile der Classen I u. II, Thüren, Fenster, Fensterrahmen, Thür- u. Fensterstöcke, Beschläge, Fussböden, Fussbodentheile und Steinstufen	Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclusive der Localbahnstrecken)	Holleschau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; nachweisliche Verwendung der Sendungen beim Baue und der ersten Einrichtung der in Holleschau in Errichtung begriffenen Möbelfabrik; Erscheinen der bauführenden Firma auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Auf die Dauer des Baues, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	0·33 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recep. und Orig.-Frachtbr., wovon die letzteren von der Station Holleschau die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen bei dem bezeichneten Baue verwendet wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Orig.-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Maschinentheile der Classen I u. II, Thüren, Fenster, Thür- und Fensterstöcke, Fensterrahmen, Beschläge und Werksvorrichtungen	Wsetin						27·7 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg		per 100 kg		per 100 kg				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
886	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	Čakovic B.N.B. via Aussig—Wschetat	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Braunkohlentarifes vom 1. April 1890	Vom 1. April 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Directer Braunkohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. via Aussig vom 1. April 1890	34·4 kr. ö. W.		32·7 kr. ö. W.		1·7 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
887	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		a) Zucker aller Art, mit Ausnahme von Rohzucker b) Rohzucker		Wien-Donauuferbahnhof N.B. transito (für den Umschlag per Schiff)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	Kreuzer ad a)	ad b)	ad a)	ad b)	ad a)	ad b)	Im Kartirungswege		
				Angern					25·5	19·5	22·0	16·0	3·5	3·5			
				Bedihost					108·0	78·5	68·7	58·8	39·3	19·7			
				Bisenz-Pisek					67·5	49·2	55·8	37·3	11·7	11·9			
				Branowitz					64·5	47·1	54·7	35·5	9·8	11·6			
				Brodek					102·0	72·6	66·0	54·3	36 0	18·3			
				Brünn loco K.F.N.B.					72·0	55·6	58·6	42·0	13·4	13·6			
				Chirlitz-Turas					80·5	58·7	60·0	44·3	20·5	14·4			
				Chropin					101·0	72·0	65·7	53·8	34·3	18·2			
				Chybi					158·8	110·2	84·0	84·0	74·8	26·2			
				Dürnkrut					30·5	23·1	27·5	18·8	3 0	4·3			
				Freiheitau					143·5	99·3	78·4	75·0	65·1	24·3			
				Göding					57·5	42·4	52·8	32·3	4·7	10·1			
				Hohenau					38·0	28·5	34·5	22·3	3·5	6·2			
				Hradisch					74·5	53·9	57·9	40·8	16·6	13·1			
				Hullein					89·5	64·1	62·4	48 3	27·1	15·8			
				Kojetein					98·5	70·3	64·9	52·5	33·6	17·8			
				Kostel					52·5	38·9	49·5	29·8	3·0	9·1			
				Kremsier					93·5	66·9	63·6	50·3	29·9	16·6			
				Kwassitz-Tlumatschau					86·0	61·8	61·3	46·5	24·7	15·3			
				Leipnik					105·0	74·6	66·9	55·8	38·1	18·8			
				Lundenburg					47·0	35·0	44·0	27·0	3·0	8·0			
				M.-Ostrau					139 0	96·4	77 2	73·0	61·8	23·4			
				Mödritz					72·0	53·6	57·6	40·3	14·4	13·3			
				Napagedl					80·0	57·7	59·5	43·5	20·5	14·2			
				Nezamislitz					103·0	74·0	66·6	55·3	36.4	18·7			
				Olmütz					108·5	76·9	67·9	57·5	40·6	19·4			
				Prerau					97·0	69·2	64·6	52·0	32·4	17·2			
				Radwanitz					111·0	79·5	66·9	55·8	44·1	23·7			
				Raigern					71·5	51·9	56·8	39·0	14·7	12·9			
				Rohatetz					61·0	44·8	53·8	34·0	7·2	10 8			
				Rohrbach-Seelowitz					68·5	49·9	55·9	37·[illegible]	12·6	12·4			
				Saitz					56·5	41·7	52·5	31·8	4·0	9·9			
				Sokolnitz					84·0	61·1	60·9	45·8	23·1	15·3			
				Stauding					128·0	89·4	73·8	67·3	54·2	22·1			
				Sternberg					115·5	81·4	70·2	61·3	45·3	20·1			
				TroppauK.F.N.B.					150·5	103·8	80 7	78·8	69·8	25·0			
				Vschetul					92·5	66·2	63 1	49·5	29·4	16·7			
				Wischau					96·0	71·6	65·7	53·8	30 3	17·8			
				Wrbatek					112 0	81 0	70·0	61·0	42·0	20·0			
888	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Raffinadezucker der Classe II, bei Aufgabe in Mengen unter 10000 kg		Wien-Donauuferbahnhof N.B. transito (für den Umschlag per Schiff)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	kr.		kr.		kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die mit der Bestätigung von dem Stationsvorstande in Wien über den Weitertransport per Schiff versehen sein müssen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Angern					25·5		21 0		1·5				
				Dürnkrut					30·5		29·5		1·0				
				Hohenau					38 0		36·5		1·5				
				Lundenburg					47·0		46·0		1 0				
				Branowitz					64·5		63·0		1·5				
				Rohrbach-Seelowitz					68·5		67·0		1·5				
				Göding					57 5		56 5		1·0				
				Rohatetz					61·0		60·0		1·0				
				Bisenz-Pisek					67·5		66·5		1·0				
				Hradisch					74·5		73·5		1·0				
				Kojetein					98 5		95·0		3·5				
				Chropin					101·0		97·5		3·5				
				Bedihost					108·0		101·0		7·0				
				Hullein					89·5		86·5		3·0				
				Kremsier					93·5		90·5		3·0				
				Prerau					97·0		94·0		3·0				
				Olmütz					108·5		105·0		3·5				
				Leipnik					105 0		101·5		3·5				
				TroppauK.F.N.B,					150·5		145 5		5·0				
				M.-Ostrau					139·0		134·0		5·0				
				Chybi					158·8		153·9		4·9				
				Brünn loco K.F.N.B.					72·0		68·0		4·0				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
889	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Olmütz-Neugasse	Olmütz-Hodolein transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nach über Olmütz K.F.N.B., bezw. Olmütz St.E.G. hinaus gelegenen Stationen bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	3·5 kr.	2·5 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		

Druckfehler-Berichtigung. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 35 ex 1890, sub Post 851, muss es in der Rubrik „und gilt in der Zeit", letzte Zeile, anstatt „December 1889", richtig „December **1890**" heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 38. **Wien, 1. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 15. März 1890 *), betreffend die Bedingungen und Zugeständnisse für die Herstellung der Eisenbahn von Pořičan nach Mochov und von Brandeis an der Elbe nach Neratovic.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bei Ertheilung der Concession für die zum Zwecke der Herstellung einer directen Bahnverbindung von Pořičan bis Neratovic als normalspurige Locomotiveisenbahn auszuführenden Bahnstrecken, und zwar:

1. von Pořičan oder einem nächst dieser Station gelegenen Punkte der nördlichen Linie der genannten Gesellschaft nach Mochov zum Anschlusse an die bestehende Localbahn Mochov-Čelakovic-Brandeis an der Elbe und
2. von der Station Brandeis an der Elbe der vorbezeichneten Localbahn über Elbekostelec nach Neratovic mit Einbeziehung der bereits bestehenden und für den öffentlichen Verkehr umzugestaltenden Schleppbahn Elbekostelec-Neratovic die nachstehenden Begünstigungen zu gewähren:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Gesellschaft als Concessionärin der obigen Eisenbahn abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer bis zum 7. November 1911.

---

*) Enthalten in dem am 27. März 1890 ausgegebenen XII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 43.

Art. II. Bei Ertheilung der obigen Concession ist der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung aufzuerlegen, über Verlangen der Staatsverwaltung die im Artikel I angeführte Bahnverbindung von Neratovic bis zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der nördlichen Staatsbahn Prag-Bodenbach fortzusetzen.

Im Falle der Ausführung dieser Fortsetzungsstrecke können bezüglich derselben die im Artikel I vorgesehenen financiellen Begünstigungen sinngemäss Anwendung finden.

Art. III. Die im Art. I bezeichnete Eisenbahn muss binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, im Baue vollendet und dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Im Falle der Ausführung der im Art. II erwähnten Fortsetzungsstrecke ist der Vollendungstermin bei Erlassung des Auftrages zur Ausführung derselben von der Staatsverwaltung festzusetzen.

Art. IV. Insolange die im Art. I genannte Eisenbahn nicht in eine Hauptbahn zweiten Ranges umgestaltet und als solche betrieben wird, können bezüglich derselben auch die nach dem Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, für Localbahnen zulässigen Erleichterungen und Begünstigungen in Ansehung des Baues und Betriebes zugestanden werden.

Art. V. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Budapest, am 15. März 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Für die Stempelbehandlung der Frachtbriefe über Sendungen, welche nicht durch die k. k. Postanstalt befördert werden, ist die Länge der Verkehrsstrecke und nicht jene der Luftlinie massgebend.

In Absicht auf die Stempelbehandlung von Frachtbriefen über Sendungen des A. in x von x nach y, welche nicht durch die k. k. Postanstalt erfolgten, hatten die Finanzbehörden das im § 14 des Gesetzes vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, festgesetzte Längenmass von fünf Meilen nach der Länge der Verkehrsstrecke, auf welcher der Transport stattfand, berechnet.

Gegen die in letzter Instanz gefällte Entscheidung des k. k. Finanzministeriums brachte A. beim Verwaltungs-Gerichtshofe die Beschwerde ein, in welcher er die Berechnung des fraglichen Längenmasses nach der Luftlinie zwischen x und y in Anspruch nahm, hiefür anführend, dass die Unterscheidung der Transportgebühren nach festen Zonen auch die Grundlage für die Postgebühren bildet, und dass der Frachtbrief wohl den Ort der Ablieferung, nicht aber den einzuschlagenden Weg zu enthalten hat.

Der Verwaltungs-Gerichtshof erblickte jedoch in der angefochtenen Entscheidung keine Gesetzwidrigkeit und wies die Beschwerde als unbegründet mit folgender Motivirung ab:

Der § 14 des Gesetzes vom 29. Februar 1864 macht die Ermässigungen für Frachtbriefe davon abhängig, dass der Transport nicht durch die Post und in dem Umkreise von fünf Meilen des Standortes des Aufgebers erfolge.

Mit Rücksicht auf die Natur der Sache, über welche die Urkunde ausgestellt wird, und auf das Geschäft, welches ein Transportgeschäft ist, muss angenommen werden, dass zur Beurtheilung der hier massgebenden Meilenentfernung nur die zurückzulegende Wegstrecke zu dienen hat, da der Transport, in Absicht auf welchen die Meilenlängebestimmung erfolgt, sich nur auf gebahnten Wegen (Land-, Wasser- und Schienenstrassen) vollziehen kann, und die in jedem Frachtbriefe vorkommenden zwei fixen Punkte, d. i. der Ort der Ausstellung und der Ort der Ablieferung, eben jene Bezeichnungen sind, welche die Meilenlänge des einzuschlagenden Transportweges bestimmen. Dies ist besonders bei Eisenbahn-Frachtbriefen mit Rücksicht auf die Bestimmungen der Art. 422, 429—431 des Handels-Gesetzbuches der Fall, weil der Absender in Bezug auf die Fracht sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwerfen muss, so dass bei Angabe jener beiden fixen Punkte, mit Rücksicht auf das im Voraus bestimmte Längenmass der Bahnstrecken, die Meilenlänge bereits genau gegeben erscheint.

Mit Rücksicht auf diese Erwägungen ist auch dem im citirten § 14 gebrauchten Ausdrucke „in dem Umkreise“ nicht die Bedeutung einer mathematischen oder geographischen Zonenbezeichnung, sondern nur die einer nach jeder Richtung hin vom Standorte des Aufgebers bis zum Abgabsorte gleichmässig zu berechnenden Entfernung beizulegen.

Die aus den Bestimmungen über die Postfrachtgebühren abgeleitete Argumentation ist nicht stichhältig, weil es sich hier um durch das Gebührengesetz geregelte Gebühren handelt, auf welche eine analoge Anwendung anderer, mit diesem Gesetze in keinen Zusammenhang stehender Gesetze nicht zulässig erscheint. (Erkenntniss vom 8. Juni 1889, Z. 2090 [vergl. Samml. Budwiński, Band XIII, pag. 457].)

Inland.

Parlamentarisches.

Der in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. März eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Localbahn von Fürstenfeld nach Hartberg, mit einer Abzweigung nach Neudau, hat nachfolgenden Wortlaut:

Gesetz
vom . . . . . ., betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Localbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit einer Abzweigung nach Neudau.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I. Die Regierung wird ermächtigt, zum Zwecke der Sicherstellung des Baues einer als Fortsetzung der den Gegenstand des Gesetzes vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 54, bildenden Localbahn Fehring-Fürstenfeld herzustellenden Localbahn von Fürstenfeld durch das Safenthal nach Hartberg mit einer Abzweigung nach Neudau volleingezahlte Prioritätsactien lit. B der für diese Localbahn zu bildenden Actiengesellschaft im Betrage von 750.000 Gulden ö. W. in Noten zum Paricurse zu übernehmen.

Diese Betheiligung des Staatschatzes ist an die Bedingungen geknüpft, dass:

1. die Beschaffung des restlichen Baucapitals durch Ausgabe von Stammactien im Betrage von 438.000 fl., wovon ein Theilbetrag von 250.000 fl. vom Lande Steiermark und der Rest von den Interessenten zum Paricurse zu übernehmen ist, und von Prioritätsactien lit. A im Betrage von 658.000 fl. Seitens der Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes sichergestellt wird, dass

2. die Dividende, welche den Prioritätsactien lit. A gebührt, bevor für die Prioritätsactien lit. B und für die Stammactien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit fünf Procent bemessen werde, und dass

3. den vom Staate zu übernehmenden, von den Concessionären oder den Bauunternehmern voll einzuzahlenden Prioritätsactien lit. B, bezüglich deren eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes weder in der Richtung, dass dasselbe auf eine Maximal-Stimmenzahl beschränkt wird, noch auch gegenüber den Besitzern der beiden anderen Actienkategorien stattfinden darf, eine Vorzugsdividende von fünf Procent vor den Stammactien eingeräumt wird.

Artikel II. Die Zahlung des Kaufpreises für die vom Staate zu übernehmendon Prioritätsactien lit. B. ist in fünf Jahresraten zu je 150.000 fl. zu leisten.

Die erste dieser Jahresraten ist jedoch keinesfalls vor Ablauf des Jahres 1891 und erst in jenem Zeitpunkte zu bezahlen, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (Artikel III) und das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapitale (Artikel I) als gesichert anzusehen ist.

Die Zahlungen des Staates haben gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen, und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues und der Ausrüstung der im Artikel I bezeichneten Bahnstrecke verwendet werden.

Artikel III. Die im Artikel I bezeichnete, als normalspurige Localbahn herzustellende Locomotiveisenbahn ist längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Artikel IV. Bei Uebernahme der im Artikel I bezeichneten Localbahn in den Staatsbetrieb kann eine Pauschalirung der Betriebskosten in der Weise stattfinden, dass dieselben, abgesehen von der besonders zu leistenden Vergütung für die Beistellung der Fahrbetriebsmittel durch die betriebführende General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, mit 50 Procent der Bruttoeinnahmen bemessen werden.

Artikel V. Die Regierung wird ermächtigt, ihre Zustimmung zu ertheilen, dass im Falle der Vereinigung des Unternehmens der im Artikel I bezeichneten Localbahn mit jenem der Localbahn Fehring-Fürstenfeld die von der letzteren Actiengesellschaft ausgegebenen Prioritätsactien im Nominalbetrage von 602.000 fl. gegen Ausgabe des gleichen Nominalbetrages in vierprocentigen, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren, auf österreichische Währung in Noten lautenden Prioritätsobligationen zurückgezahlt werden.

In diesem Falle können die nach Artikel I für den Bahnbau Fürstenfeld-Hartberg mit Abzweigung nach Neudau auszugebenden Stammactien im Nominalbetrage von 438.000 fl. den von der obgenannten Actiengesellschaft bereits ausgegebenen Stammactien im Nominalbetrage von 450.000 fl. in rechtlicher Hinsicht gleichgestellt werden.

Bezüglich der hienach auszugebenden, ob den vereinigten Bahnen bücherlich sicherzustellenden Prioritätsobligationen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung derselben bestimmten bücherlichen Einheiten und sonstigen unbeweglichen Güter, wie auch die Befreiung von der Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von höchstens dreissig Jahren, vom Tage der Ausgabe an gerechnet, gewährt.

Artikel VI. Zum Zwecke von Erweiterungsbauten, Anschaffungen und sonstigen Investitionen, welche nicht in der ursprünglichen Anlage und Ausrüstung der Bahn inbegriffen sind, kann der Betrag der nach Artikel I auszugebenden Prioritätsactien lit. A und Stammactien, sowie der nach Artikel V eventuell zu begebenden Prioritätsobligationen des vereinigten Unternehmens mit Genehmigung der Regierung nach Erforderniss erhöht werden.

Artikel VII. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

In der Begründung dieses Gesetzentwurfes wird nach Darstellung der wirthschaftlichen Vortheile des projectirten Bahnunternehmens Nachfolgendes bemerkt:

Ungeachtet ihrer volkswirthschaftlichen und eisenbahnpolitischen Bedeutung stellt die geplante Localbahn keineswegs ein derartiges Erträgniss in Aussicht, wie solches zur Verzinsung und Tilgung des gesammten aufzuwendenden Anlagecapitals erforderlich wäre.

Aus diesem Grunde ist das Consortium von Localinteressenten, welches sich um die Concession für die neue Localbahn bewirbt, an die Regierung mit der Bitte um Gewährung einer finanziellen Unterstützung aus Staatsmitteln herangetreten.

Die Regierung erachtete diesem Ansuchen umsomehr entgegenkommen zu sollen, als die Localinteressenten sich bereit zeigten, im Interesse des Zustandekommens der Localbahn erhebliche Opfer auf sich zu nehmen, und ferner auch die steierische Landesvertretung durch Gewährung einer Subvention von 250.000 fl. das Interesse des Landes an dem projectirten Unternehmen bekundete. Des weiteren war nicht zu übersehen, dass die projectirte Bahn auch auf den Verkehr und die Einnahmen der anschliessenden Localbahn Fehring-Fürstenfeld, an welcher der Staat bekanntlich durch den Besitz von Stammactien im Nominalbetrage von 425.000 fl. betheiligt ist, und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen österreichischen Strecke der Ungarischen Westbahn von günstigem Einflusse sein wird.

Die sohin mit den Concessionswerbern gepflogenen Verhandlungen haben nun zu dem Ergebnisse geführt, dass die Concessionswerber sich bereit erklärten, den Bau und Betrieb der Localbahn unter den üblichen Concessionsbestimmungen zu übernehmen, wenn die Staatsverwaltung an der Beschaffung des präliminirten Nominalanlagecapitals von 1,846.000 fl. durch Abnahme von Actien der zu bildenden Actiengesellschaft im Betrage von 750.000 fl. zum Paricurse sich betheiligt.

Die Trasse der projectirten Localbahn, welche als Fortsetzung der Fehring-Fürstenfelder Localbahn gleichfals normalspurig auszuführen sein wird, wurde einvernehmlich mit den Concessionswerbern vorläufig in der Art festgesetzt, dass die rund 30 Kilometer lange Hauptlinie von dem nördlichen Ende der Station Fürstenfeld der letzgenannten Localbahn ihren Ausgang nehmen und nach Uebersetzung des Feistritzflusses durch das Safenthal bis Bierbaum geführt werden soll. Von hier führt die Trasse entlang dem linken Ufer des genannten Baches vorbei an den Orten Blumau-Klein-Steinbach, Leitersdorf und Sebersdorf, tritt dann in das Thal des Hartberger Safenbachers und erreicht, die Ortschaften Geiselsdorf, Unter-Buch, Ober-Buch und Safenau berührend, die Endstation Hartberg.

Die rund 10 Kilometer lange Flügelbahn nach Neudau soll in der Nähe von Blumau aus der Hauptlinie abzweigen und an der linken Seite des Lafnitzthales mit Berührung des Ortes Burgau bis Neudau geführt werden.

Die projectirte Localbahn mit der Abzweigung nach Neudau soll für eine Maximalgeschwindigkeit von 25 Kilometer per Stunde eingerichtet werden. Die Maximalsteigung ist mit 20 pro mille, der Minimalcurvenhalbmesser für die Hauptlinie mit 200 Meter, für die Abzweigung mit 150 Meter angenommen.

Aus den vereinbarten Concessionsbestimmungen, welche ebenso wie die technischen und sonstigen Concessionsbedingnisse den analogen Anordnungen bezüglich der in letzterer Zeit concessionirten Localbahnen entsprechen, ist nebst den nach dem Localbahngesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, zulässigen Steuer- und Gebührenbefreiungen und den üblichen Bestimmungen über das staatliche Einlösungs- und Heimfallsrecht insbesondere hervorzuheben, dass der Betrieb der Localbahn auf Concessionsdauer von der Staatseisenbahnverwaltung übernommen werden soll. Diese Bestimmung erscheint, abgesehen von den evidenten Vortheilen der staatlichen Betriebführung, schon aus dem Grunde geboten, weil auch die Anschlussbahn Fehring-

Fürstenfeld sich auf Grund des Artikels IV des Gesetzes vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 54, woselbst die Betriebsführung durch den Staat vorgesehen und für diesen Fall eine Pauschalirung der Betriebskosten mit 50, respective 45 Procent der Bruttoeinnahmen zugestanden ist, im Staatsbetriebe befindet. Die Entschädigung für die staatliche Betriebsführung der neuen Localbahn soll nach dem Vorbilde der obigen bezüglich der Anschlussbahn getroffenen gesetzlichen Anordnung mit dem Pauschalbetrage von 50 Procent der Bruttoeinnahmen bemessen werden, wobei jedoch die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel im Kostenwerthe von 175.000 fl. von Seite der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen nicht wie bei der Localbahn Fehring-Fürstenfeld unentgeltlich, sondern gegen eine aus dem 50procentigen Einnahmenantheile der Localbahngesellschaft vorweg zu bestreitende Vergütung der Capitalslast für den obigen Kostenaufwand übernommen werden soll, wodurch sich die 50procentige Betriebskostenvergütung um circa 8000 bis 9000 fl. im Jahre erhöhen wird.

Den mit dem Betrage von rund 1,813.000 fl. präliminirten effectiven Gesammtanlagekosten der Localbahn steht ein Nominalanlagecapital von 1,846.000 fl. in Actien der zu bildenden Actiengesellschaft gegenüber, und zwar sollen für den Theilbetrag von 658.000 fl. Prioritätsactien lit. A, für den Theilbetrag von 750.000 fl. Prioritätsactien lit. B und für den Restbetrag von 438.000 fl. Stammactien begeben werden.

Von den Stammactien wird ein Theilbetrag von 250.000 fl. zufolge Beschlusses des steiermärkischen Landtages vom 18. November 1889 vom Lande Steiermark, ein weiterer Theilbetrag von 110.000 fl. vom Bezirke und der Stadt Hartberg und der Rest von 78.000 fl. von den sonstigen Interessenten zum Paricurse übernommen.

Die auszugebenden Prioritätsactien lit. A im Nominalbetrage von 658.000 fl. mit einer 5procentigen Vorzugsdividende vor den Prioritätsactien lit. B und den Stammactien sollen von den Concessionären, beziehungsweise den Bauunternehmern zum rechnungsmässigen Curse von 95 Procent übernommen und zum Theile an die Südbahn-Gesellschaft als Kaufpreis für die Lieferung von Schienen und sonstigen Oberbaumaterialien weiterbegeben werden.

Die vorgesehenen Prioritätsactien lit. B im Nominalbetrage von 750.000 fl. mit einer 5procentigen Vorzugsdividende vor den Stammactien wären nach erfolgter Volleinzahlung durch die Concessionäre, respective Bauunternehmer, vom Staate zum vollen Nennwerthe zu übernehmen, und soll der Kaufpreis in fünf Jahresraten à 150.000 fl. bezahlt werden, wobei die erste Rate keinesfalls vor Ablauf des Jahres 1891 und erst in dem Zeitpunkte zu leisten sein wird, sobald genügende Garantien für die programmgemässe Durchführung des Bahnbaues geboten sein werden.

Wenn nun auch zufolge der vorliegenden Rentabilitätsberechnungen eine ausreichende Dividende für die vom Staate zu übernehmenden Prioritätsactien vorerst nicht zu erwarten steht, so ist die in diesem Falle proponirte Form der vom Staate zu gewährenden Subvention immerhin in mehrfacher Beziehung vortheilhafter, als die bisher zumeist, insbesondere auch bei der Subventionirung der Localbahn Fehring-Fürstenfeld, angewendete Modalität der Uebernahme von Stammactien, weil der Staat einerseits als Besitzer von Prioritätsactien den Ansprüchen der Stammactionäre vorausgeht, und andererseits sofort nach Zahlung der ersten Rate in den Vollbesitz der von ihm zu übernehmenden Wertheffecten gelangt.

Eine weitere Verbesserung der Sachlage zu Gunsten der finanziellen Interessen des Staates als Besitzers der vorgedachten Prioritätsactien ist für den Fall in Aussicht zu nehmen, wenn es gelingen sollte, die von den Interessenten schon derzeit ernstlich verfolgte Fusionirung der neu zu bildenden Unternehmung mit der bestehenden Actiengesellschaft der Localbahn Fehring-Fürstenfeld unter gleichzeitiger Umwandlung der von dem letzteren Unternehmen ausgegebenen 5procentigen Prioritätsactien in 4procentige Prioritätsobligationen des einheitlichen Unternehmens durchzuführen.

Eine solche Vereinigung erschiene unstreitig im Interesse der Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung beider Unternehmungen gelegen und den gegebenen Verhältnissen entsprechend, welche die ganze Bahnlinie von Fehring bis Hartberg in volkswirthschafticher und eisenbahnpolitischer Beziehung als ein einheitliches Unternehmen erscheinen lassen.

Die Vereinigung der beiden Unternehmungen ist in der Weise gedacht, dass die für die Localbahn Fehring-Fürstenfeld ausgegebenen Prioritätsactien im Nominalbetrage von 602.000 fl., welche derzeit auf eine 5procentige Vorzugsdividende Anspruch haben, in 4procentige Prioritätsobligationen im gleichen Nominalbetrage umgewandelt, die nach dem früher Gesagten zum Baue der Fortsetzung bis Hartberg mit der Abzweigung nach Neudau ausgebenden Prioritätsactien lit. A im Nominalbetrage von 658.000 fl. und die vom Staate zu übernehmenden Prioritätsactien lit. B per 750.000 fl. als solche des einheitlichen Unternehmens behandelt und die für den gedachten Fortsetzungsbau bestimmten neuen Stammactien im Betrage von 438.000 fl. den für die Localbahn Fehring-Fürstenfeld ausgegebenen Stammactien von 450.000 Gulden, von welchen 425.000 fl. auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 54, sich im Besitze des Staates befinden, in allen Beziehungen vollkommen gleichgestellt werden.

Die beabsichtigte Umwandlung der Prioritätsactien der Localbahn Fehring-Fürstenfeld in 4procentige Prioritätsobligationen unterliegt keinem principiellen Anstande, nachdem das Erforderniss für die Verzinsung und planmässige Tilgung dieser Titres nahezu schon in dem dermaligen Reinerträgnisse der bestehenden Localbahn Fehring-Fürstenfeld ausreichende Bedeckung findet und durch die nach Ausbau der Fortsetzungslinie hinzutretenden Mehrerträgnisse der bestehenden Localbahn und die Erträgnisse der neuen Linie auf alle Fälle gesichert erscheinen wird.

Diese Umwandlung der gedachten Prioritätsactien in Prioritätsobligationen entspricht aber insoferne auch dem finanziellen Interesse des Staatsschatzes, als das Mindererforderniss für die Verzinsung und Tilgung der letzteren Titres gegenüber dem 5procentigen Dividendenanspruche der Vorzugsactien nach der Sachlage voraussichtlich fast zur Gänze dem Staate, als dem künftigen Besitzer der Prioritätsactien lit. B des vereinigten Bahnunternehmens, zugute kommen wird.

In der 383. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. März stellt Abg. Zeithammer den Antrag, es mögen alle jetzt dem Budget-Ausschusse vorliegenden Anträge und Petitionen, betreffend die Herabsetzung der Tarife auf den Staatseisenbahnen dem Eisenbahn-Ausschusse zugewiesen werden. (Wird genehmigt.)

Abg. Dr. Ritter von Kozłowski referirt im Namen des volkswirthschaftlichen Ausschusses über die Petition der Krakauer Stadtgemeinde wegen Einführung eines Viehmarktes und einer Fütterungs- und Tränkestation in Krakau. Diese Petition wird der Regierung zur thunlichsten Berücksichtigung abgetreten.

Der Präsident setzt, bevor zur weiteren Fortsetzung der Tagesordnung geschritten wird, den Bericht des volkswirthschaftlichen Ausschusses über das Uebereinkommen zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche, betreffend die gegenseitige Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute, mit Uebereinstimmung des Hauses auf die Tagesordnung.

Auf Antrag des Referenten Abg. Dr. Ritter v. Kozłowski wird dem Uebereinkommen die verfassungsmässige Zustimmung ertheilt.

Die Abgeordneten Hock und Genossen stellen an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister die Anfrage, welche Stellung er gegenüber der alpinen Montan-Gesellschaft sowohl bezüglich der Erzausfuhr, als insbesondere bezüglich des Rückganges der kärntnerischen Eisenindustrie einzunehmen gedenke.

Die Abgeordneten Eichhorn und Genossen interpelliren Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen Erlassung einer Dienstespragmatik für die Bediensteten der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Die Abgeordneten Dr. Schaup und Genossen interpelliren Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen der von der General-Direction der k. k. Staatsbahnen verfügten Sistirung der Ausgabe von Werthmarken und Zusatzmarkenheften, und fragen, ob Se. Excellenz nicht geneigt sei, diese Massregel aufzuheben.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Seilbahn auf den Grazer Schlossberg. (Concessionswerbung.) Der Ingenieur L. Ph. Schmidt in Theresienfeld bei Wr.-Neustadt ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Ertheilung der Concession für eine Seilbahn in Graz von der Sackgasse, beziehungsweise vom Ursulinerplatze bis zum Uhrthurme auf der Südseite des Schlossbergplateaus eingeschritten. Nachdem das ursprüngliche Project für dieses Unternehmen weder den technischen Anforderungen, noch den localen Interessen entsprochen hatte, wurde von dem Concessionswerber bei dem k. k. Handelsministerium ein Alternativproject in Vorlage gebracht, welches bereits am 18. November

1889 mit günstigem Ergebnisse der politischen Begehung unterzogen worden ist. Die Financirung dieses Unternehmens soll bereits gesichert sein.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Project für die Umstaltung der im km 132·3/4 der Strecke Gmünd-Prag bestehenden hölzernen Ueberfahrtsbrücke in eine gemauerte Ueberfahrt: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Beneschau hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Umstaltung der im km 132·3/4 der Strecke Gmünd-Prag bestehenden hölzernen Ueberfahrtsbrücke in eine gemauerte Ueberfahrt für den den 9. April anberaumt. [G.-I.-Z. 3912.]

Projectirte Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes der Stadtgemeinde Waidhofen a. d. Thaya für eine Localbahn von Schwarzenau nach Waidhofen a. d. Thaya für den 15. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Freiherr von Hock betraut. [G.-I.-Z. 4278.]

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Geleiseverbindung zwischen dem Carl Ludwig-Bahnhofe in Lemberg und dem Lagerhause des galiz. Landesausschusses: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes der Galizischen Carl Ludwig-Bahn für eine Geleiseverbindung zwischen dem Carl Ludwig-Bahnhofe in Lemberg und dem Lagerhause des galiz. Landesausschusses für den 16. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 4406.]

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) im Staatsbetriebe. (Dampftrambahn Lemberg-Kleparow-St. Anna: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) für die Fortsetzung der Lemberger Dampftrambahn bis zur Tabakfabrik in Winniki nebst dem Flügel zum Jablonowski-Platze und der in km 0·252 der Winnikier Linie abzweigenden Curve, sowie nebst dem Schleppgeleise zum Grödel'schen Holzlagerplatze, für den 16. April anberaumt und den k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz mit der Leitung dieser Amtshandlung betraut. [G.-I.-Z. 4407.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Beförderung des Schnellzuges Nr. 1 der Tiroler Linie zwischen Bozen und Brenner in zwei Theilen ab 1. April.) Die Personenfrequenz bei dem Schnellzuge Nr. 1 der Tiroler Linie nimmt in der Mitte April alljährlich bedeutend zu, so dass an gewissen Tagen, wenn der genannte Zug schon von Italien aus gut besetzt ist und in Bozen viele Reisende aufzunehmen hat, dessen Weiterbeförderung über den Brenner in Folge der höheren Belastung mit Schwierigkeiten verbunden und nicht ohne Ueberschreitungen hintanzuhalten ist. Hiedurch wurde die Verwaltung der genannten Bahn veranlasst, Vorsorge zu treffen, dass im Bedarfsfalle der in Rede stehende Zug in der Strecke Bozen-Brenner in zwei Theilen in Verkehr gesetzt werden könne. [17. März, G.-I.-Z. 3906/II.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Ausschliessung zweiachsiger, vollbeladener Güterwagen mit abnormaler Tragfähigkeit bis 15 t vom Uebergange auf die Localbahnen Reichenberg-Gablonz, Časlau-Zawratetz und Königshan-Schatzlar.) Nachdem zweiachsige Güterwagen mit abnormaler Tragfähigkeit bis 15 t im vollbeladenen Zustande auf normalspurigen Localbahnen mit schwachem Oberbau wegen des hohen Achsdruckes nicht verkehren dürfen, so müssen solche Wagen in dem Falle, als dieselben für Stationen der Localbahnen Reichenberg-Gablonz, Časlau-Zawratetz und Königshan-Schatzlar zurollen, in den Grenzstationen von der Uebernahme ausgeschlossen werden. Die Verwaltung der österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn hat daher an sämmtliche Verwaltungen des Vereines deutscher Eisenbahnen das Ersuchen gerichtet, zu veranlassen, dass die Verwendung solcher Wagen für Stationen der vorgenannten Localbahnen unterbleibe.

Nachrichten aus Ungarn.

Pressburger Eisenbahnbrücke. (Baufortschritte; Versetzung der Schiffbrücke.) Der Bau der stabilen Eisenbahnbrücke bei Pressburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22) schreitet rasch vorwärts. Der im Monat Juli 1889 begonnene Pfeilerbau (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1889) ist, Dank dem Umstande, dass die Donau den ganzen Winter nicht zufror, bis auf einen Strompfeiler und den rechtsseitigen Uferpfeiler vollendet, und wurde nun auch die Fundirung dieser beiden Objecte durch Versenkung der Caissons bereits in Angriff genommen. Gegenwärtig wird die Aufstellung der Montirungsgerüste, sowie die Anschüttung der beiderseits zum Anschlusse an die Brückenköpfe führenden Zufahrtsrampen mit aller Kraft vorgenommen. Was nun die Anlage der in das Innere der Stadt auf Kosten der Commune in der mit 20 m vorgeschriebenen Breite zu führenden Hauptstrasse anbelangt, ist die Auswahl der Trasse gegenwärtig Gegenstand der Berathung im Municipalausschusse. In Folge der aus diesem Anlasse verzunehmenden Expropriationen und Demolirung von Häusern dürfte der projectirte Strassenbau über 100.000 fl. kosten, welche Summe aus dem Erlöse des Verkaufes von Donaulände-Gründen als Bauplätze und einer 2percentigen Vermehrung des städtischen Zuschlages zu decken wäre. In Folge des weit fortgeschrittenen Baustandes sämmtlicher Arbeiten dürfte die Vollendung der Brücke voraussichtlich um 3 Monate vor dem mit 31. Jänner 1891 festgesetzten Termine (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1889) möglich werden.

Die Pressburger Schiffsbrücke, welche Angesichts des fortgeschrittenen Baues der stabilen Eisenbahnbrücke ein gefährliches Hinderniss für die Schiffahrt bildet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1889), wurde um ca. 300 m aufwärts bugsirt, dort verankert und am 19. März wieder dem Verkehre übergeben, nachdem die ursprünglich von der Commune projectirte sofortige gänzliche Auflassung derselben, gegen Ersatz durch eine Pendelüberfuhr, sowohl aus Verkehrs- als insbesondere aus strompolizeilichen Rücksichten, höheren Orts nicht genehmigt wurde. Die Commune beschloss, diese sonst noch in ganz gutem Zustande befindliche Brücke, welche ein Geschenk der Kaiserin Carolina-Augusta ist, nach Eröffnung der neuen Brücke an unterhalb Pressburg gelegene Gemeinden zu verkaufen, wodurch im Interesse des Wechselverkehres eine weitere neue Verbindung zwischen den beiden Donauufern geschaffen würde.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Bau einer Filial-Maschinenwerkstätte in Eszék.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat den Bau einer Filial-Maschinenwerkstätte in der Station Eszék der Linie Nagyvárad (Grosswardein)-Eszék-Villány beschlossen, deren Bau mit Beginn des Frühjahres in Angriff genommen werden wird. Die Ausführung des Baues und Beistellung der maschinellen Einrichtung wird im Submissionswege erfolgen.

— (Umbau der Station Sunja.) Der Umbau des Aufnahmsgebäudes und die Erweiterung der Station Sunja der Linie Sunja-Bród der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29) wurde der Agramer Firma F. Deutsch & Sohn und Mijo Geher übertragen.

Budapester Donauquai. (Zubau.) Mit Rücksicht auf die partielle Reconstruction des Rudolfsquais, welche in Folge Anlage der mit elektrischem Motor zu betreibenden Quaibahn als Fortsetzung der Linie Akademie-Podmaniczkygasse-Stadtwäldchen der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft sich als nothwendig erwiesen hat, hat das Budapester Municipium den Bau eines Quaiabganges zu den Magazins- und Landungsplätzen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Local-Propeller mit einem Kostenaufwande von 24.000 fl. beschlossen, und ist dieser Bau im Laufe des Sommers herzustellen.

Theissufereisenbahn-Gesellschaft. (Bohrung eines artesischen Brunnens.) Die Direction der Theissufereisenbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29) hat in ihrer Station Ó-Becse durch den Verseczer Brunnenmeister Jacob Neukamm einen artesischen Brunnen für eigene Betriebszwecke bohren lassen. Ungeachtet der Lage Ó-Becses in tiefer, durchaus ebener und vom Gebirge weit entfernter Gegend, ist der Versuch vollständig gelungen, und wurde in einer Tiefe von 17 m eine kräftig aufsteigende Quelle angefahren, welche bei einer Temperatur von 16 Grad Celsius innerhalb 24 Stunden bereits über 1000 Hektoliter vorzügliches und substanzfreies Trinkwasser liefert, welches daher auch dem Zwecke der Maschinenspeisung vollständig entspricht.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Ahaus nach Enschede.) Einem in Ahaus zusammengetretenen Comité ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Ahaus über Wessum und Alstätte nach Enschede bezüglich des preussischen Staatsgebietes ertheilt worden.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) Ueber das kgl. Decret Nr. 25, die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe betreffend, stellte die zweite Deputation der ersten Kammer des Sächsischen Landtages in der Sitzung vom 22. März folgende Anträge:

1. den Antrag der zweiten Kammer,
   „an die kgl. Staatsregierung das Ersuchen zu richten, fiscalisches Areal, welches in der Nähe der Bahnhöfe vorhanden ist, oder durch den Umbau verfügbar wird, blos dann zu veräussern, wenn es für öffentliche Zwecke zu einer unmittelbar mit dem Eisenbahnbetriebe in Verbindung stehenden Anlage, z. B. Markthallen, Postgebäude etc., gebraucht wird, im Uebrigen aber keine Veräusserung zu gestatten, ehe die Bahnhofsanlagen in durchaus fertigem Zustande eine Reihe von Jahren im Betriebe gewesen sind, und ehe man die Ueberzeugung gewonnen hat, dass ein oder das andere Grundstück entbehrlich erscheint“
   abzulehnen,

dagegen in Uebereinstimmung mit der zweiten Kammer zu beschliessen:

2. der königl. Staatsregierung zu überlassen, ein Abkommen mit der Stadtgemeinde Dresden nach Massgabe der in dem vorgeschlagenen Entwurf niedergelegten Grundzüge zu treffen,
3. der königl. Staatsregierung zur Erwägung anheimzugeben, über die Anlage eines Verkehrs- und Winterhafens genaue Erhebungen und Ueberschläge ausarbeiten zu lassen, auf Grund derselben mit dem Rathe der Stadt Dresden in Verhandlungen über die Betheiligung an den Kosten der Ausführung einzutreten, und dem nächsten Landtage weitere Mittheilungen zu machen,
4. die Petition der Gemeinden Uebigau, Mickten, Kaditz, Serkowitz, Ober- und Niederlössnitz, Kötzschenbroda der kgl. Staatsregierung zur Kenntniss zu übergeben,
5. die Petition der Besitzer der an der Ostbahnstrasse gelegenen und angrenzenden Grundstücke auf sich beruhen zu lassen,
6. zu dem Umbaue der Dresdner Bahnhöfe und der Ausführung der damit zusammenhängenden neuen Bahn- und sonstigen Anlagen nach dem dargelegten Plane, dessen Ausführung generell auf 34,870.000 Mk. veranschlagt worden ist, das Einverständnis unter der Voraussetzung, dass mit der Stadtgemeinde Dresden wegen Leistung des als angemessen erachteten Beitrages zu den Baukosten ein befriedigendes Abkommen erzielt wird, zu erklären,
7. der Staatsregierung für die beschlossenen baulichen Herstellungen das Expropriationsbefugniss, soweit nöthig, zu ertheilen,
8. als erste Baugeldrate den Betrag von 3,000.000 Mk. zu bewilligen.

Diese Deputations-Anträge gelangten zur Annahme.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Orion“ nach Hongkong.) Dieser Dampfer von 1833 Tonnen Gehalt ist am 15. Februar mit 3 Passagieren, 869 Gewichtstonnen Ladung, fast ausschliesslich nationaler Provenienz, und 22.559 Stück verschiedene Hölzer von Triest nach Hongkong abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Hongkong: 161 t, darunter 1250 Colli Zündhölzchen und 190 Colli Stahl; nach Massaua: 131 t, darunter 359 Colli Zucker, 330 Colli Mehl, 42 Colli Holzwaaren, 71 Colli Spiritus, 30 Colli Schwefelsäure, 46 Colli Cement, 300 Colli Bier, 4500 Bretter und Latten, 3000 Stück Pfosten; nach Bombay: 79 t, darunter 242 Colli Papier, 64 Colli Holzwaaren, 48 Colli Glaswaaren; nach Singapore: 70 t, darunter 130 Colli Mehl, 97 Colli Papier, 200 Colli Bier; nach Penang 215 Colli Bier u. s. w. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 387.374 fl.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

1. April, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano“, Capitän G. Verona, nach Venedig.

2. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta“, Capitän C. Androvich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

3. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Malta“, Capitän V. Cattarinich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

3. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur“, Capitän P. Covacich, nach Venedig.

4. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Fiume“, Capitän G. Vitaglich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

5. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe“, Capitän G. Sabbadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

5. „ um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Milano“, Capitän G. Verona, nach Venedig.

Levante-Dienst.

1. April, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Vesta“, Capitän A. Sirovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna und Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila.

3. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Argo“, Capitän R. Mayer, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios: Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.

4. „ zu Mittag, Dampfer „Euterpe“, Capitän A. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Berutti, Larnaca, Limassol und Rodi.

5. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Helios“, Capitän F. Radonicich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz, Braila, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. April, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Imperatrix“, Capitän F. Egger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo

15. „ um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Melpomene“, Capitän . . . nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft. (Dampferverkehr im Monate April 1890.) Im Monate April 1890 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	April
Liverpool	Triest, Fiume	„Palmyra“ (Cunard Line)	1—10
Rouen	„ „	„Tibor“	5—15
Newcastle o/T.	Fiume	„Szápáry“	5—15
London	Triest, Fiume	„Zaire“	5—15
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Rosario“	5—15
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Széchényi“	10–20
Leith	„ „	„Stefanie“	10—20
Liverpool	„ „	„Atlas“ (Cunard Line)	10—20
Rouen	„ „	„Adria“	20—30
Glasgow	„ „	„Jókai“	20—30
Fiume	Liverpool	„Palmyra“ (Cunard Line)	1—10
„	Hull, Newcastle o/T	„Como“	1—10
„	London	„Durham“	5—15
„	New-York	„Anglia“ (Anchor Line)	10—20
„	Bordeaux		10—20
„	Barcelona, Rouen	„Tisza“	15—25
„	London	„Winestead“	15—25
„	Glasgow	„Szápáry“	20—30
„	Rouen	„Matlekovits“	20—30
„	Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	20—30
„	New-York	„Bolivia“ (Anchor Line)	20—30
„	Hull, Newcastle o/T	„Palermo“	20—30

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** IX., Hörlgasse 18. — **Budapest,** Grosse Kronengasse 16.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Sistirung der Ausgabe von Werthmarkenheften.

Ab 25. März 1890 wurde die Ausgabe von Werthmarkenheften und Zusatzmarkenheften für den Personenverkehr aufgehoben.

Teplitz, am 31. März 1890. [212]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Stationsnamen-Aenderung und Neuaufnahme von Stationen.

Die Station Solingen hat die Bezeichnung Solingen-Weyersberg erhalten und ist gleichzeitig für den Stückgüterverkehr geschlossen worden.

Die auf Seite 159 des Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Tarifes für Solingen enthaltenen Frachtsätze gelten fortab für die Station Solingen-Süd.

Für die Stationen Solingen-Nord und Solingen-Weyersberg sind folgende Frachtsätze nachzutragen:

Von	Nach Triest und Fiume											
	Ausnahmetarif Nr. 2											
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m
	Stückgut				Wagenladungen							
					5 t	5 t	5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t
	Frachtsätze in Francs pro Tonne											
Solingen-Nord	101·13	81·83	80·49	76·40	58·83	58·83	58·83	47·92	43·69	39·11	34·13	—
Solingen-Weyersberg . .	—	—	—	—	58·75	58·75	58·75	47·86	43·63	39·06	34·07	—

Wien, am 26. März 1890. [213]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe von Zusatzmarkenheften.

Mit Bezug auf die Verlautbarung, betreffend die Sistirung der Ausgabe von Werthmarkenhefen und Zusatzmarkenheften, wird bemerkt, dass das Recht der derzeitigen Besitzer von Werthmarkenheften, Zusatzmarkenhefte zu kaufen, nicht tangirt wird.

Wien, am 28. März 1890. [214]

Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachträge IV zu den Heften Nr. 1 und 2.

Mit 15. April 1890 treten die Nachträge IV zu den Heften Nr. 1 und 2 des Tarifes (Theil II) für den obbenannten Verbandsverkehr in Wirksamkeit.

Dieselben enthalten u. A. die Einbeziehung mehrerer deutscher Stationen, sowie der Station Cilli in den Tarif.

Die dem gegenwärtigen Cursstande der österreichischen Valuta entsprechende Erhöhung der Frachtsätze gelangt erst mit 15. Mai 1890 zur Geltung.

Wien, am 30. März 1890. [215]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
890	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn-Personenwaggons, zweiachsig, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichov) transit	Budapest-Josefstadt	Bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht unter Aufrechthaltung der für Eisenbahnfahrzeuge (auf eigenen Rädern laufend) giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Keine directe Frachtsatz	148·2 kr. *)		Im Kartirungswege		Routenvorschrift unzulässig. *) Exclus. der Manip.-Gebühr bei der Aufgabe in Prag (Smichov). Eine weitere Bonification wird auf diesen Frachtsatz nicht geleistet
891	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und Kgl. ungarische Staatsbahnen	Mahlproducte aus Getreide	Györ (Raab) R.Oe.E.E. loco und Györ (Raab) m. á. v. loco, nur für aus Raaber Mühlen stammende Sendungen giltig	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Strecken: Pottenbrunn (incl.) —Wels (excl.), Linz (excl.) —Budweis (excl.), St. Valentin (excl.) —Gaisbach-Wartberg (excl.) und —Linz (excl.), Wels (incl.) —Attnang (excl.) und —Passau (incl.), ferner Attnang (excl.) —Steindorf (incl.), Steindorf (excl.) —Salzburg (incl.), Steindorf (excl.) —Braunau a/I. (excl.), sowie Neumarkt-Kallham (excl.) —Simbach (incl.) und schliesslich Attnang (incl.) —Ried (excl.) —Schärding (excl.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Routenvorschreibung unzulässig	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Der ab 15. Juli 1885 giltige directe Tarif im Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Verschieden		4·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die contrahirende Partei als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bis Ende März 1891	

892 — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft

Notiz.

Nachdem der Tarif vom 1. März 1888 durch einen ab 1. April 1890 giltigen Tarif ersetzt wird, so werden sich die im Verordnungs-Blatte Nr. 97 vom 20. August 1889, sub Post 2028 publicirten Nachlässe für Braunkohle via Aussig nach Libšic ab 1. April 1890 in nachstehender Weise ändern:

	Nachlässe		
Bei Dux A.T.E.	1·9 statt	3·8	kr. pro 100 kg
„ Ullersdorf	1·1 „	3·0	
„ Teplitz	0·3 „	2·2	
„ Brüx A.T.E.	1·9 „	3·8	
„ Triebschitz	1·9 „	3·8	

Bei Mariaschein und Karbitz entfallen die Nachlässe ganz, es werden aber die von diesen beiden Stationen beförderten Kohlenwagen, sowie jene von Türmitz, bezw. Prödlitz-Ladepunkt und von Schönfeld nach Libšic, in das Quantum von 100 Wagen eingerechnet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
893	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Oroszlámos	**2000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1890	Localtarif, Theil II, Heft 5	kr. 99·8	kr. 88·2	kr. 11·6	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, längstens bis Ende März 1891 vorzulegen	In das vorstehende Minimalquantum werden auch jene Sendungen einbezogen, welche auf Grund der im Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1889, Post 3210, publicirten Frachtbegünstigung verfrachtet werden
					Beregszo				107·6	97·4	10·2			
					Szakálháza				108·5	99·3	9·2			
					Varjas				106·6	100·7	5·9			
					Szt. Hubert				104·4	93·8	10·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
894	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Rohtabak	Tolna-Mözs	Wien St.E.G. loco und transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf den Frachtbriefen muss ein Amt der k. k. Tabakregie als Adressat erscheinen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende April 1891	Westungar.-Oesterr. Verband	kr. 154·8	kr. 110·0	kr. 44·8	Im Kartirungswege		
					Wien K.F.N.B. transit				160·8	110·0	50·8			
895	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Güter aller Art	Skole*)	Stryj	Aufrechthaltung der jeweiligen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif Nachtrag XII	Verschieden	Die auf Grund des Nachtrages VI zum Localgütertarife, Theil II, entfallenden Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Von vorstehender Frachtberechnung sind alle jene Transporte ausgeschlossen, welche in Skole zur Umkartirung gelangen
896	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kalk	Schwaz-Kuttowitz	Bodenbach St.E.G. loco und transito	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Theil II, Heft 3 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1888	19·7 kr. ö. W.	13·2 kr. ö. W.	6·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
897	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Raffinirtes Petroleum, Blau-, Grün- und Maschinenöl	a) Elbeteinitz b) Pardubitz (St.E.G.)	I.	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen von mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. ad II. Die Sendungen sind abwechselnd nach Eger (B.E.B.) und nach Eger (k.k.St.B.) aufzugeben. ad III. Die Sendungen sind hälftig in Pardubitz (St.E.G.) nach Eger (B.E.B.) und hälftig in Pardubitz (S.N.D.V.B.) nach Eger (k.k. St.B.) zur Aufgabe zu bringen. Unterlassung jeder Routenvorschrift	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Gegenwärtiger Local-Gütertarif der Buschtěhrader Eisenbahn und Ausnahmetarif für Petroleum etc. im Localverkehre der St.E.G., giltig vom 1. Jänner 1890	Kreuzer österr. Währung: a) / b)	a) / b)	a) u. b)	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen aus den Petroleum-Raffinerien in Zaboř oder in Pardubitz stammen und in den Stationen Elbeteinitz, bezw. Pardubitz zur Aufgabe gelangen
					Carlsbad				a) 84·0 b) 87·1	a) 51·8 b) 54·9	32·2			
					Franzensbad				a) 100·8 b) 103·9	a) 57·4 b) 60·5	43·4			
					Kaaden-Brunnersdorf				a) 67·7 b) 70·8	a) 46·1 b) 49·2	21·6			
					Klingenthal				a) 101·2 b) 104·3	a) 57·5 b) 60·6	43·7			
					Ober-Graslitz				a) 99·6 b) 102·7	a) 57 0 b) 60·1	42·6			
					Reitzenhain				a) 83·4 b) 86·5	a) 51·6 b) 54·7	31·8			
					Saaz (B.E.B.)				a) 59·6 b) 62·7	a) 43·2 b) 46·3	16·4			
					Weipert				a) 91·5 b) 94·6	a) 54·5 b) 57·6	37·0			
				Elbeteinitz	II. Eger (B.E.B. und k.k.St.B.)			Oesterr. Verbandstarife, Theil II — Heft 3 a und 3 b vom 1. Jänner, bezw. 1. Mai 1888	a) 117·3 b) —	a) 57·5 b) —	59·8			
				Pardubitz (St.E.G.)	III. Eger (B.E.B.)				a) — b) 127·9	a) — b) 60·6	67·3			
				Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Eger (k.k.St.B.				a) — b) 127·9	a) — b) 60·6	67·3			
898	**Galizischen Carl Ludwig-Bahn**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Raffinadezucker der Classe II											

Ergänzung der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 24 vom 27. Februar 1890, Post 654, „Besondere Bemerkungen“ (unter gleichzeitiger Aufhebung der im Verordnungs-Blatte Nr. 32 vom 18. März 1890, sub Post 799, verlautbarten „Besonderen Bemerkungen).

a) Insoweit sich für Sendungen von Raffinadezucker der Classe II in Mengen **unter** 5000 kg pro Frachtbrief die officiellen Frachtkosten nach Tarifheft 1 des Galizisch-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehres höher stellen, als die Frachtkosten auf Grund der ermässigten Kartirungs-, bezw. Refactiefrachtsätze der citirten Publication bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief, werden **die letzteren Frachtkosten für 5000 kg pro Frachtbrief** auch für Sendungen von Raffinadezucker der Classe II in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief zur Erhebung gelangen.

b) Insoweit sich ferners für Raffinadezucker der Classe II in Mengen **von 5000 kg und darüber** pro Frachtbrief die Frachtkosten auf Grund der Kartirungs-Frachtsätze der citirten Publication höher stellen, als auf Grund der Kartirungs-Frachtsätze für die betreffenden Relationen aus dem Ausnahmetarife für Zucker aller Art im Galizisch-Oesterr.-Böhm. Gemeinschafts-Verkehre vom 15. Jänner 1890 bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, **werden die letzteren Frachtkosten für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen** auch für Sendungen von Raffinadezucker der Classe II in Mengen unter 10000 kg pro Frachtbrief zur Erhebung gelangen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
899	Eisenbahn Wien-Aspang		Quarzsteine	Edlitz	Scheiblingkirchen	Bei Frachtzahlung für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladung durch die Partei innerhalb 8 Tagesstunden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	6·3 kr.	3·5 kr.	2·8 kr.	Kartirung		
900	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Cottone ohne Emballage oder blos in Papier derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind; ohne Garantie gegen Beschmutzung	Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest-Lipótváros (Leopoldstadt), Budapest-Donau-Uferbahnhof, Budapest Oe.U.St.E.G. und Budapest S.B.	Dornbirn	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg / 8000 kg / 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. ö. W. 281·2 / 279·2 / 279·2	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Feldkirch	5000 kg / 8000 kg / 10000 kg				276·2 / 274·2 / 274·2				
			b) Bedruckte Cottone, in Kisten verpackt		Dornbirn oder Feldkirch	5000 kg / 8000 kg / 10000 kg. Routenvorschriften Seitens der Parteien sind nicht gestattet				394·3 / 394·3 / 374·2				
				und vice versa										
901	Südbahn-Gesellschaft		Mauer- u. Dachziegel (auch Dachfalzziegel)	Wien (Matzleinsdorf)	sämmtlichen über 175 km entfernten Stationen der Südbahn	Unter Beachtung der Bestimmungen der Serie XVI des Südbahntarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn	Serie XII	Serie XVI	Variabel	Im Kartirungswege		
902	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Magnesit-Bruchsteine	Budweis	M.-Ostrau	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Effectuiren des Auf- und Abladens durch Parteiorgane; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 67·4		Im Kartirungswege		
					Schönbrunn					67·9				
903	Oest. Nordwestbahn als der betriebführenden Verwaltung auf der Localbahn Časlau-Zawratez		Langholz über 6·3 m Länge	Časlau loco und transit	Wrdy-Bucič	Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Localbahn Časlau-Zawratetz vom 14. Februar 1882	kr. ö. W. 9·5	kr. ö. W. 6·0	kr. ö. W. 3·5	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif eingehoben
				Zawratetz-Třemosnitz					18·0	10·0	8·0			
				und vice versa										
904	Oest. Nordwestbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Časlau-Zawratetz		Langholz über 6·3 m Länge	Ronov	Časlau transit	Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Localbahn Časlau-Zawratetz, giltig vom 14. Februar 1882	14·0 kr. ö. W.	7·2 kr. ö. W.	6·8 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 25. März a. c., sub Post 837, hat die Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses anstatt: „Bis auf Widerruf, spätestens bis Ende December 1800", richtig: „Bis auf Widerruf, spätestens bis Ende December 1890" zu lauten.

Druckfehler-Berichtigung. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. In der im Verordnungs-Blatt Nr. 36, sub Post 877, enthaltenen Publication ist die in der Rubrik „und im Namen der" befindlichen Scheidelinie zu streichen.

Berichtigung. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 36, sub Post 878, ist in der Rubrik „für Artikel" nach dem Worte „Specialtarifes" die Ziffer „2" noch hinzuzufügen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October l. J. zur Eröffnung gelangenden Linie **Jasło - Rzeszów** der k. k. Staatsbahnen wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände
1	Einfache harte und weiche Möbel und möbelartige Requisiten mit und ohne Anstrich.
2	Feinere harte und weiche Möbel mit Anstrich.
3	Harte gebeizte und polirte Möbel auch aus gebogenem Holze.
4	Gepolsterte Möbel.
5	Amerikanisch fournirte Möbel.
6	Uhren.
7	Oberbau- und andere Werkzeuge, eiserne Betriebsrequisiten, Schaufeln, Graskratzen, Mörtelkrücken.
8	Hölzerne Werkzeuge oder Requisiten, Gepäcks- oder Schiebkarren, Hebbäume, Schuss- oder Feuerleitern.
9	Schiebtruhen mit und ohne Aufsatz.
10	Wasserbottiche.
11	Laternen diverse, Hand- und Signal-, dann Wagenlaternen.
12	Spenglerwaaren, Blechkannen, Flaschen, Büchsen.
13	Cassen oder Billetkästen, Plombir- oder Decoupirzangen.
14	Feuerspritzen.
15	Decimal- oder Centimalwaagen.
16	Eiserne Möbel, Gusssäulen.
17	Gestählte Werkzeuge, Geleislehren, Wasserwaagen mit Stellvorrichtung, Zangen oder Cirkel, Hobel und Sägen.
18	Winden.
19	Waarendecktücher.
20	Kotzen und Bett-Einrichtungsgegenstände, Vorhänge, Lein-, Hand- und Abwischtücher.
21	Besen und Bürstenbinderwaaren.
22	Luster und Lampen.
23	Feilen.
24	Seilerwaaren.
25	Metallglocken.
26	Taschnerwaaren, Signalfahnen.
27	Stempel oder Stampiglien, Compositeure.
28	Zeichnen- oder Schreibrequisiten, Signalhörner oder Pfeifen.
29	Gitter und Siebwaaren.

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände müssen verpackt und franco einer Station der k. k. Staatsbahnen oder einer Station der oben bezeichneten im Bau befindlichen Linie bis längstens 18. August 1890 geliefert werden.

Offertformularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bedingnisse für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Bahnhofgebäude der Westbahn, Fachabtheilung II), ferner den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen in Krakau und Lemberg oder der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Jasło eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 14. April 1890, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird eine Stunde nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden.

Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

WIEN, im März 1890.

Die k. k. General-Direction
der
Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 39. **Wien, 3. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 25. März 1890 *), betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes während der Monate April und Mai 1890.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

. . . .

§ 3. Die nachstehend aufgeführten, mit 31. März 1890 erlöschenden Credite können noch bis Ende Mai 1890 verwendet werden, doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1889 im Sinne des Artikels VI, Alinea 4, des Finanzgesetzes für das Jahr 1889 bewilligt worden wären.

A. Im Etat des Ministeriums des Innern.

. . . .

14. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1886 unter Titel 8, § 2, Post 1, für die Regulirung der Donau bei Linz und Herstellung des Güterumschlagplatzes daselbst bewilligte, mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1889 bis Ende März 1890 verlängerte Credit von 70.000 fl.

15. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1887 unter Titel 8, § 2, Post 1, für denselben Zweck bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1889 bis Ende März 1890 verlängerte Credit von 80.000 fl.

16. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1888 unter Titel 8, § 2, Post 1, für denselben Zweck bewilligte Credit von 80.000 fl.

17. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1888 unter Titel 8, § 2, Post 2, für die Regulirung der Donau am Struden, eventuell zur Untersuchung des Höss-Ganges mit Rücksicht auf dessen Schiffbarmachung und für Bestreitung der Vorarbeiten und Projecte bewilligte Credit von 100.000 fl.

. . . .

20. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1888 unter Titel 8, § 8, Post 1, für die Moldau-Regulirung bewilligte Credit von 120.000 fl.

21. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1887 unter Titel 8, § 10, Post 1, für die Oder-Regulirung mit Einschluss der Schutz- und Dammbauten bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1889 bis Ende März 1890 verlängerte Credit von 11.000 fl.

22. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1887 unter Titel 8, § 10, Post 2, für die Weichsel-Regulirung bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1889 bis Ende März 1890 verlängerte Credit von 15.000 fl.

23. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1888 unter Titel 8, § 11, für Pruthfluss-Bauten bewilligte Credit von 20.000 fl.

. . . .

*) Enthalten in dem am 27. März 1890 ausgegebenen XII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 45.

D. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Gesetze vom 30. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 109, zum Zwecke der Projectverfassung für die Eisenbahnverbindung Schrambach-Neuberg nebst Abzweigung nach Gusswerk eventuell nach Wegscheid bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1889 bis Ende März 1890 verlängerte Credit von 70.000 fl.
2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1887 unter Titel 9, § 1, für den Ausbau der Eisenbahn von Stryj über Skole an die ungarisch-galizische Grenze am Beskid bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1889 bis Ende März 1890 verlängerte Credit von 900.000 fl.
3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1888 unter Titel 10, § 1, für denselben Zweck bewilligte Credit von 60.000 fl.

. . . .

Wien, am 25. März 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Falkenhayn** m. p. **Pražák** m. p. **Welsersheimb** m. p. **Dunajewski** m. p. **Gautsch** m. p.
Bacquehem m. p. **Schönborn** m. p. **Zaleski** m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 17. März 1890, Z. 43.637 ex 1889, an alle Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Verwendung einheimischer Fabrikate und Materialien, insbesondere inländischen Cementes, bei den auf den Eisenbahnlinien stattfindenden Bauarbeiten.

In einer dem Handelsministerium im Wege der niederösterr. Handels- und Gewerbekammer zugekommenen Eingabe hat eine inländische Cementgewerkschaft unter Hinweis auf die anderwärts geltenden Vorschriften, wonach bei allen öffentlichen oder der staatlichen Aufsicht unterstehenden Bauten sämmtliche hiezu erforderliche Materialien im Inlande zu beziehen sind, dem dringenden, auch von der genannten Handels- und Gewerbekammer befürworteten Wunsche Ausdruck gegeben, dass bei den hierlands zur Ausführung gelangenden Bauten der bezeichneten Art nach analogen Grundsätzen vorgegangen und der inländischen Cementfabrikation der Vorzug vor der ausländischen eingeräumt werden möge.

Indem das Handelsministerium Angesichts des durch die gepflogenen Erhebungen bestätigten Umstandes, dass ein Bedürfniss nach Verwendung ausländischen Cementes in technischer Hinsicht keineswegs besteht, nicht unterlässt, die Aufmerksamkeit der unterstehenden Bahnverwaltungen auf den Gegenstand zu lenken, ergeht an die geehrte Bahnverwaltung hiemit die Einladung, im Interesse der heimischen Industrie bei den auf ihren Linien stattfindenden Bauarbeiten, soweit nur immer thunlich, auf die Verwendung einheimischen Cements, sowie überhaupt einheimischer Fabrikate und Materialien, Bedacht zu nehmen.

Wien, am 17. März 1890.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 19. März 1890,*) betreffend die Concessionsertheilung zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses auf der der Unionbank in Wien gehörigen Realität Franzensbrückenstrasse 17.

Der ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser in Wien wurde vom k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 10. Februar 1890, Z. 4382, im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium im Grunde des § 4 des Gesetzes vom 28. April 1889 (R.-G.-Bl. Nr. 64) die Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses auf der der Unionbank in Wien gehörigen Realität, Franzensbrückenstrasse 17, ertheilt. Das Freilager ist zur Aufbewahrung der im § 2, lit. a, c, d, des bezogenen Gesetzes angeführten Waaren bestimmt.

Die laut Kundmachung des k. k. Finanzministeriums vom 6. October 1877 (R.-G.-Bl. Nr. 92) mit der Ueberwachung und Zollabfertigung im ehemaligen Freilager der Unionbank betraut gewesene Expositur des Wiener k. k. Hauptzollamtes wurde auch im nunmehrigen Freilager der Lagerhausgesellschaft belassen.

Der Betrieb des Freilagers hat bereits am 1. März 1890 begonnen.

Dunajewski m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von einem Punkte der projectirten Localbahn Čercan-Modřan zwischen Měchenic und Trnova über Mnišek nach Dobřiš.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Forstmeister Seiner kaiserl. Hoheit des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Franz Ferdinand von Oesterreich-Este, Wenzel Marek in Konopišt, im Vereine mit Dr. Walter, Bezirksobmann in Königsaal, und Dr. Živný, Bezirksobmann in Beneschau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von einem Punkte der projectirten Localbahn Čercan-Modřan zwischen Měchenic und Trnova über Mnišek nach Dobřiš im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 22. März 1890. Z. 8813.

---

*) Enthalten in dem am 27. März 1890 ausgegebenen XII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 44.

Eisenbahn-Verkehr im Monate Februar

1890 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1890 mit jenen der gleichen Periode 1889.

Im Monate Februar 1890 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.*)

Im Monate Februar 1890 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 4,589.563 Personen und 6,480.817 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 19,658.096 fl. erzielt, das ist per Kilometer 752 fl. — Im gleichen Monate 1889 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 3,679.659 Personen und 5,570.316 t Güter, 18,360.813 fl., oder per Kilometer 723 fl., daher resultirt für den Monat Februar 1890 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten zwei Monaten 1890 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 41,295.551 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 39,682.808 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 26.146 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25.401 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1890 auf 1579 fl., gegen 1562 fl. im Vorjahre, das ist um 17 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1890 auf 9474 fl., gegen 9372 fl. im Vorjahre, das ist um 102 fl., mithin um 1·1 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zwei Monate 1890 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1890 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	94.926
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	41.880
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	27.342
4.	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	25.716
5.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	24.936
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	18.954
7.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.006
8.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	17.694
9.	Böhmische Westbahn	17.136
10.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	16.668
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	15.738
12.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	15.252
13.	Prag-Duxer Eisenbahn	15.168
14.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	15.108
15.	Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (österreichische Linien)	14.058
16.	Kahlenberg - Eisenbahn - Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14.010
17.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	12.738
18.	Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.396
19.	Leoben-Vordernberger Bahn	12.192
20.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	11.628
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.088
22.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	10.782
23.	Böhmische Nordbahn	10.200
24.	Westliche k. k. Staatsbahnen (incl. Mürzzuschlag-Neuberg und Unterdrauburg-Wolfsberg)	9.954
25.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	9.798
26.	Localbahn Swolenowes-Smečna	9.588
27.	Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (ungarische Linien)	9.408
28.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	9.402
29.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.126
30.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	8.808
31.	Kuttenberger Localbahn	8.610
32.	Lemberg - Czernowitz - Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	7.356
33.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid [Lawoczne])	7.350
34.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	7.326
35.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	6.804
36.	Neutitscheiner Localbahn	6.798
37.	Bozen-Meraner Bahn	6.618
38.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.114
39.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.072
40.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	5.994
41.	Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	5.952
42.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	5.772
43.	Mährisch-schlesische Centralbahn	5.544
44.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.262
45.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	5.142
46.	Erzherzog Albrecht-Bahn	5.082
47.	Eisenbahn Wien-Aspang	4.710
48.	Nordöstliche k. k. Staatsbahnen (incl. Erbersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt)	4.578
49.	Localbahn Dolina-Wygoda	4.368
50.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	4.302
51.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	4.218
52.	Ungar. Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid u. der verstaatlichten ung. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenb.)	4.128
53.	Arad-Temesvárer Eisenbahn	4.056
54.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	3.948
55.	Gölnitzthal-Bahn	3.924
56.	Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	3.600
57.	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (galiz. Strecke)	3.546
58.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	3.498
59.	Montanbahn Mösel-Hüttenberg	3.456
60.	Kolomeaer Localbahnen	3.012
61.	Localbahn Keszthely-Balaton—Szt. György	2.868
62.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesells. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	2.772
63.	K. k. Istrianer Staatsbahn	2.664
64.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	2.652
65.	Steyrthalbahn	2.574
66.	Eisenbahn Barcs-Pakracz	2.538
67.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.412
68.	Poprádthalbahn	2.412
69.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2.394
70.	Localb. der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	2.352
71.	Kremsthal-Bahn	2.196
72.	Számosthalbahn	2.064

*) **Nachtrag zum Eisenbahn-Verkehrsberichte pro December 1889** (Vrdgs.-Bl. Nr. 13 ex 1890). Am 18. December 1889 wurde die 13·3 km lange Poprádthalbahn (Poprád-Felka—Käsmark) eröffnet. Ueber die Eröffnung der Bahn und die Betriebsergebnisse wurden erst zum Berichte für den Monat Februar 1890 Daten vorgelegt.

73.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	1.974
74.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.974
75.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	1.962
76.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Localbahnen	1.944
77.	Böhmische Commercialbahnen	1.860
78.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Máte-Szalka	1.860
79.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn (Localb. Jaroslau-Sokal)	1.764
80.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	1.740
81.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	1.710
82.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	1.704
83.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	1.650
84.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	1.620
85.	Mühlkreisbahn	1.554
86.	Localbahn Asch-Rossbach	1.548
87.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	1.530
88.	Vicinalbahn Kun-Szt. Marton-Szentés	1.500
89.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1.416
90.	Zagorianer Bahn	1.404
91.	Mährische Westbahn	1.380
92.	Bács-Bodrogher Commercialbahnen	1.326
93.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.290
94.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	1.266
95.	Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. D.	1.206
96.	Vicinalbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihaly	1.164
97.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1.110
98.	Biharer Vicinalbahnen	1.104
99.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	1.080
100.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.074
101.	Localbahn Boba-Jánosháza—Sümeg	1.062
102.	Localbahn Kis-Ujszállás—Gyoma	996
103.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	954
104.	Torontaler Localbahnen	942
105.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	840
106.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	780
107.	Szilágysager Eisenbahn	750
108.	Matraer Vicinalbahnen	720
109.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	696
110.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	666
111.	K. k. Dalmatiner Staatsbahn	642
112.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	642
113.	Székler Eisenbahn	636
114.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	402
115.	Taraczthal-Bahn	162

Nach der Zunahme des kilometerischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1890 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1889 die nachstehende Reihenfolge:

	%
Székler Eisenbahn	79·7
Kuttenberger Localbahn	64·8
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton-Szentés	58·2
Vicinalbahn Szathmár-Nagybánya	52·6
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	48·2
Localbahn Boba-Jánosháza—Sümeg	46·3
Zagorianer Bahn	42·7
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	41·3
Ujszász-Jászapather Vicinalbahn	40·7
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	40·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	36·1
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	32·1
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	30·9
Matraer Vicinalbahnen	30·4
Localbahn Dolina-Wygoda	30·0
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	27·1
Erste ungar.-galizische Eisenbahn (galiz. Strecke)	26·3
Kolomeaer Localbahnen	25·5
Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	24·9
Számosthal-Bahn	22·4
Mezötur-Turkever Eisenbahn	22·1
Vicinalbahn Maros-Ludas—Bistritz	19·6
K. k. Istrianer Staatsbahn	19·0
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	18·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	17·7
Brünner Localbahn (Dampftramway)	17·7
K. k. Dalmatiner Staatsbahn	16·3
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	16·3
Localbahn Keszthely-Bálaton—Szt. György	16·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	16·2
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	13·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	13·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	12·9
Localbahn Swolenowes-Smečna	12·4
Eisenbahn Wien-Aspang	12·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	11·7
Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.	11·7
Stauding-Stramberger Localbahn	11·1
Bihárer Vicinalbahnen	10·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien [Nussdorferlinie] -Nussdorf)	10·4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	10·1
Nordöstliche k. k. Staatsbahnen (incl. Erbersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt)	10·1
Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	10·0
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	9·6
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	9·3
Erzherzog Albrecht-Bahn	9·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	7·8
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	7·8
Bozen-Meraner Bahn	7·0
Montanbahn Mösel-Hüttenberg	6·7
Böhmische Commercialbahnen	6·2
Ungarische Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid und der verstaatlichten ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn)	5·8
Mährisch-schlesische Centralbahn	5·7
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	5·3
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	5·2
Localbahn Asch-Rossbach	4·9
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	4·4
Localbahnen der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	4·3
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	4·2
Szilágysager Eisenbahn	4·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	3·4
Prag-Duxer Eisenbahn	3·0
Böhmische Westbahn	3·0
Arad-Temesvárer Eisenbahn	3·0
Böhmische Nordbahn	2·4
Mühlkreisbahn	2·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	2·3
Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	2·2
Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	2·0
Wiener Verbindungsbahn	1·9
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	1·9
Westliche k. k. Staatsbahnen (incl. Mürzzuschlag-Neuberg und Unterdrauburg-Wolfsberg)	0·8
Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid)	0·7
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·6

	%
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·6
Lemberg-Czern.-Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	0·5
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau .	0·5
Localbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihály . .	0·5
Neutitscheiner Localbahn	0·3

Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) weist keine Differenz in den kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Jahre 1889 nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1890 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1889 nachstehende Reihenfolge:

	%
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	0·1
Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	0·9
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	1·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2·3
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	2·9
Gölnitzthal-Bahn	3·5
Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	3·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn	3·7
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.) . .	4·4
Kremsthal-Bahn	4·7
Localbahn Reichenberg-Gablonz	4·8
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	6·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	6·5
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	8·8
Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Eisenbahn	9·1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9·1
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	10·5
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	10·9
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localb. Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	12·6
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien) . .	12·9
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	13·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	19·5
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Jaroslau-Sokal	21·0
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	22·8
Mohács-Fünfkirchner Bahn	24·7
Taraczthal-Bahn	56·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Ausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Das im Monate Februar 1890 resultirende Einnahmenplus gegen den gleichen Monat 1889 wurde aus dem stärkeren Kohlenverkehre nach dem In- und Auslande erzielt.

Die Einnahmen pro 1889 sind definitiv, jene pro 1890 provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat Februar 1890 nachgewiesene Mehreinnahme gegen die gleiche Periode 1889 ist durch den gesteigerten Personen- und Kohlenverkehr entstanden.

Böhmische Westbahn. Nach dem vorliegenden Ausweise stellt sich im Monate Februar 1890, verglichen mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre, eine Mehreinnahme von fl. 15.923 heraus. Der Personenverkehr hat um 1598 Personen und der Frachtenverkehr um 21.634 t zugenommen. Von dem Artikel Kohle wurden um 2312 t mehr verfrachtet.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Februar 1890 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2066, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 12.934, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 15.000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4722, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 31.478, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 36.200 ergeben. Die Mehreinnahmen im Güterverkehre beider Unternehmen resultiren sowohl aus dem Kohlen- als auch dem sonstigen Güterverkehre.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. Im Monate Februar 1890 wurden auf sämmtlichen Linien 76.229 Personen und 117.044 t Güter befördert und aus ersterem Geschäftszweige fl. 128.930, aus letzterem fl. 528.635, mithin im Ganzen fl. 657.565 vereinnahmt. Dem gegenüber stellen sich die Einnahmen des Monates Jänner 1890 für den Personenverkehr bei Beförderung von 82.717 Reisenden mit fl. 135.572, und für den Güterverkehr, bei einer Frequenz von 124.151 t mit fl. 549.970, im Totale fl. 685.542. Es resultirt somit eine Abnahme der Personenfrequenz um 6488 Reisende mit fl. 6642 und eine solche des Güterverkehres um 7107 t mit fl. 21.335 Mindereinnahme, im Ganzen mithin ein Ausfall von fl. 27.977. Dieser Ausfall ist jedoch nur auf die um drei Tage geringere Anzahl der Betriebstage des Monates Februar gegenüber dem Monate Jänner zurückzuführen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den westlichen Staatsbahnen wurden im Monate Februar 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres mehr befördert um fl. 93.491 Personen und um 54.336 t Güter. Die Einnahme hat sich erhöht aus dem Personentransporte um fl. 76.015 und aus dem Güterverkehre um fl. 14.106, zusammen um fl. 90.121. Während die Mehreinnahme beim Personen-Transporte im entsprechenden Verhältnisse zur stärkeren Frequenz steht, ist dies beim Güterverkehre nicht der Fall, weil in Folge der Rückwirkung der Missernte des vergangenen Jahres im Exportverkehre um 14.080 t Getreide weniger zur Beförderung gelangten, als im Februar 1889 Hieraus resultirt ein Einnahmenausfall von circa fl. 118.000, und ergibt sich nach Berücksichtigung dieses Ausfalles, dass der Inlands-Güterverkehr um circa fl. 132.000 sich günstiger gestaltete als im Februar 1889.

Bei den nordöstlichen Staatsbahnen und den im Zuge derselben befindlichen Linien der Erzherzog Albrecht-Bahn, Ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn beträgt die Mehreinnahme gegenüber dem Monate Februar 1889: fl. 90.745. Diese Mehreinnahme ist zum grossen Theile dem Umstande zuzuschreiben, dass im Monate Februar des Vorjahres der Verkehr durch längere Zeit in Folge von Schneeverwehungen beeinträchtigt war.

Bei der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn beträgt die Mehreinnahme fl. 81.523 und ist diese Einnahmenerhöhung dem stärkeren Güterverkehre, insbesondere aber dem stetig zunehmenden Braunkohlenexporte zu verdanken.

Die Mehreinnahme sämmtlicher im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehenden Bahnen im Monate Februar 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres beträgt fl. 303.214, und jene für die Monate Jänner und Februar zusammen gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres fl. 476.544,

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1890	1889	Im Monate Februar 1890 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1889: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 28. Februar 1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . . .	64	64	19.754	65.801	11.197	130.668	141.865	2217	132.646	2073	+ 6·9	64	64
Ungarische Strecken	363	363	43.968	146.489	29.592	253.552	283.144	780	252.473	698	+ 11·7	363	363
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien . . .	1353	1342	175.183	255.597	273.285	1,224.312	1,497.597	1107	1,440.594	1073	+ 3·2	1353	1342
Ungarische Linien	1488	1486	190.474	250.448	161.189	914.076	1,075.265	723	1,084.105	730	— 0·6	1488	1486
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1513	1513	485.626	295.817	430.247	1,862.060	2,292.307	1515	2,240.076	1481	+ 2·3	1513	1513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	3.486	. . . .	577	. . . .	577	144	554	139	+ 3·6	4	4
Ungarische Linien	703	703	70.790	159.237	84.361	454.114	538.475	766	526.123	749	+ 2·3	703	703
Summe	5488	5475	989.281	1,173.359	990.448	4,838.782	5,829.230	1062	5,676.571	1037	+ 2·4	5488	5475
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen													
Dalmatiner Staatsbahn	124	124	4.099	2.323	2.477	3.980	6.457	52	5.294	43	+ 20·9	124	124
Istrianer Staatsbahn	165	165	12.735	15.196	12.637	25.050	37.687	228	30.728	186	+ 22·6	165	165
Nordöstliche Staatsbahnen . . .	996	996	69.904	98.893	57.996	302.892	360.888	362	301.727	303	+ 19·5	996	996
Westliche Staatsbahnen	3718	3655	752.230	686.965	553.226	2,318.369	2,871.595	772	2,781.474	761	+ 1·4	3718	3655
b) Privatbahnen													
1. auf Rechnung des Staates:													
Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:													
Galizische Strecke	147	147	11.817	22.510	8.160	35.172	43.332	295	30.486	207	+ 42·5	147	147
Ungarische Westbahn:													
Steierische Strecke	68	68	14.861	12.471	9.373	23.393	32.766	482	29.969	441	+ 9·3	68	68
2. auf Rechnung der Eigenthümer:													
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . .	92	92	30.944	177.167	7.166	182.295	189.461	2059	127.071	1381	+ 49·1	92	92
Erzherzog Albrecht-Bahn . . .	183	183	14.070	29.345	18.133	63.762	81.895	448	66.289	362	+ 23·8	183	183
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	24.418	23.647	37.970	116.728	154.698	582	149.782	563	+ 3·4	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	6.868	12.753	8.072	29.484	37.556	417	39.340	437	— 4·6	90	90
Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich .	95	95	16.325	19.275	5.261	22.832	28.093	296	26.741	281	+ 5·3	95	95
Mährische Grenzbahn: Hohenstadt-Zöptau	17	17	6.019	7.092	1.203	9.234	10.437	614	7.380	434	+ 41·5	17	17
Prag-Duxer Eisenbahn	167	167	20.839	143.220	12.086	191.065	203.151	1216	184.018	1102	+ 10·3	167	167
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	1.536	3.870	369	1.556	1.925	128	1.706	114	+ 12·3	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza . . .	31	31	928	2.879	695	6.900	7.595	245	11.145	360	— 31·9	31	31
Vereinigte Linien	147	139	5.814	7.242	3.169	15.531	18.700	127	20.056	144	— 11·8	147	139
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	3.372	. . .	2.977	2.977	372	2.229	279	+ 33·3	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	1.527	984	532	2.090	2.622	131	4.486	224	— 41·5	20	20
Gleisdorf-Weiz	15	. . .	2.341	739	497	1.068	1.565	104	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.225	4.226	1.009	6.587	7.596	230	5.313	161	+ 42·9	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszow) . .	89	89	4.524	5.152	2.917	6.992	9.909	111	12.857	144	— 22·9	89	89
Mährische Westbahn	90	. . .	7.606	5.922	2.083	6.845	8.928	99	. . .	. . .	. . .	90	. . .
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.420	4.776	114	1.122	1.236	247	1.283	257	— 3·9	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	268	204	41.425	117.252	12.013	93.044	105.057	392	84.639	415	— 5·5	268	204
Potscherad-Wurzmes	17	17	749	962	128	628	756	44	673	40	+ 10·0	17	17
Vöcklabruck-Kammer	11	11	1.084	1.027	256	652	908	83	1.094	99	— 16·2	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D. .	28	28	6.291	1.320	1.699	1.195	2.894	103	2.640	94	+ 9·6	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	1.798	17.985	317	4.677	4.994	294	4.105	241	+ 22·0	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	29.685	. . . .	8.312	8.312	1039	8.251	1031	+ 0·8	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	70.937	506.119	18.079	315.766	333.845	3305	280.689	2779	+ 18·9	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	96.385	127.202	48.784	227.298	276.082	863	256.466	801	+ 7·7	320	320

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 28. Februar 1890: für Personen und Gepäck	1890: für Güter	1890: im Ganzen	1890: per Kilom.	1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 2 Monate 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn
23.791	267.839	291.630	4.557	19.495	245.449	264.944	4.140	+ 10·1	27.342	24.840	Oesterreichische Strecke
62.955	489.288	552.243	1.521	54.776	447.004	501.780	1.388	+ 9·6	9.126	8.328	Ungarische Strecken
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
556.402	2,613.829	3,170.231	2.343	516.824	2,500.758	3,017.582	2.248	+ 4·2	14.058	13.488	Oesterreichische Linien
372.710	1,960.037	2,332.747	1.568	452.347	1.873.512	2,325.859	1.565	— 0·1	9.408	9.390	Ungarische Linien
											Südbahn-Gesellschaft:
912.772	3,867.448	4,780.220	3.159	919.733	3,829.782	4,749.515	3.139	+ 0·6	18.954	18.834	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
1.140	. . . .	1.140	285	1.085	. . . .	1.085	271	+ 5·2	1.710	1.626	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
192.187	955.436	1,147.623	1.633	193.799	946.970	1,140.769	1.623	+ 0·6	9.798	9.738	Ungarische Linien
2,121.957	10,153.877	12,275.834	2.237	2,158.059	9,843.475	12,001.534	2.192	+ 2·1	13.422	13.152	**Summe**
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen
4.879	8.371	13.250	107	5.173	6.184	11.357	92	+ 16·3	642	552	Dalmatiner Staatsbahn
24.457	48.820	73.277	444	24.164	37.369	61.533	373	+ 19·0	2.664	2.238	Istrianer Staatsbahn
123.559	636.183	759.742	763	125.815	564.113	689.928	693	+ 10·1	4.578	4.158	Nordöstliche Staatsbahnen
1,325.031	4,842.754	6.167.785	1.659	1,197.568	4,817.985	6,015.553	1.646	+ 0·8	9.954	9.876	Westliche Staatsbahnen
											b) Privatbahnen
											1. auf Rechnung des Staates:
											Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:
17.310	69.566	86.876	591	22.400	46.415	68.815	468	+ 26·3	3.546	2.808	Galizische Strecke
											Ungarische Westbahn:
19.233	48.253	67.486	992	18.222	43.120	61.342	902	+ 10·0	5.952	5.412	Steierische Strecke
											2. auf Rechnung der Eigenthümer:
14.229	380.102	394.331	4.286	13.282	265.658	278.940	3.032	+ 41·3	25.716	18.192	Dux-Bodenbacher Eisenbahn
31.175	123.820	154.995	847	33.798	108.324	142.122	777	+ 9·0	5.082	4.662	Erzherzog Albrecht-Bahn
											Lemb.-Czern. Jassy Eisenbahn
91.247	234.808	326.055	1.226	96.516	227.904	324.420	1.220	+ 0·5	7.356	7.320	Lemberg-Czernowitz
19.564	57.602	77.166	857	21.719	57.723	79.442	883	— 2·9	5.142	5.298	Czernowitz-Suczawa
11.022	45.937	56.959	600	12.248	43.515	55.763	587	+ 2·2	3.600	3.522	Sternberg-Grulich } Mährische Grenzbahn
2.328	18.434	20.762	1.221	2.406	13.928	16.334	961	+ 27·1	7.326	5.766	Hohenstadt-Zöptau } Mährische Grenzbahn
24.441	397.697	422.138	2.528	22.593	387.322	409.915	2.455	+ 3·0	15.168	14.730	Prag-Duxer Eisenbahn
											Localbahnen:
793	3.071	3.864	258	777	2.909	3.686	246	+ 4·9	1.548	1.476	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen
1.487	16.583	18.070	583	1.344	22.051	23.395	755	— 22·8	3.498	4.530	Czernowitz-Nowosielitza
7.068	32.615	39.683	270	6.474	36.595	43.069	310	— 12·9	1·620	1.860	Vereinigte Linien
. . . .	5.827	5.827	728	. . . .	4.482	4.482	560	+ 30·0	4.368	3.360	Dolina-Wygoda
1.247	4.434	5.681	284	1.154	5.905	7.059	353	— 19·5	1.704	2.118	Fehring-Fürstenfeld
950	2.211	3.161	211	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.266	. . .	Gleisdorf-Weiz
1.886	14.687	16 573	502	1.530	11.681	13.211	400	+ 25·5	3.012	2.400	Kolomeaer Localbahnen
7.046	15.669	22.715	255	5.396	17.326	22.722	255	0	1.530	1.530	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
4.172	16.555	20.727	230	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.380	. . .	Mährische Westbahn
236	2.642	2.878	576	238	2.461	2.699	540	+ 6·7	3.456	3.240	Mösel-Hüttenberg
24.347	210.693	235.040	877	16.600	164.415	181.015	887	— 1·1	5.262	5.322	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
278	1.927	2.205	130	274	1.677	1.951	115	+ 13·0	780	690	Potscherad-Wurzmes
841	1.126	1.967	179	764	1.437	2.201	200	— 10·5	1.074	1.200	Vöcklabruck-Kammer
3.402	2.217	5.619	201	3.081	2.525	5.606	200	+ 0·5	1.206	1.200	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
767	10.425	11.192	658	760	11.546	12.306	724	— 9·1	3.948	4.344	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
. . . .	16.530	16.530	2.066	. . . .	17.144	17.144	2.143	— 3·6	12.396	12.858	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
39.911	665.063	704.974	6.980	42.211	564.357	606.568	6.006	+ 16·2	41.880	36.036	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
97.537	446.452	543.989	1.700	93.259	437.913	531.172	1.660	+ 2·4	10.200	9.960	Böhmische Nordbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1890	1889	Im Monat Februar 1890 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1889: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 28. Februar 1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Böhmische Westbahn	200	200	38.513	149.365	33.051	243.662	276.713	1384	260.790	1304	+ 6·1	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	19.045	195.049	21.354	202.230	223.584	1202	208.584	1121	+ 7·2	186	186
Linie Lit. B	236	236	29.411	218.502	26.502	269.079	295.581	1252	259.381	1099	+ 13·9	236	236
Galiz. Carl L.-B. altes Netz	352	352	66.891	107.970	99.608	416.210	515.818	1465	460.958	1310	+ 11·8	352	352
Galiz. Carl L.-B. neues Netz	250	250			21.241	94.999	116.240	465	105.263	421	+ 10·5	250	250
Galiz. Carl L.-B. Dembica-Nadbr.L.B.	107	107	3.734	2.028	2.771	3.531	6.302	59	5.432	51	+ 15·7	107	101
Galiz. Carl L.-B. Jaroslau-Sokal L.-B.	147	147	5.604	7.046	5.310	13.895	19.205	131	25.504	173	— 24·3	147	147
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	17.868	65.559	7.867	123.350	131.217	1442	121.866	1339	+ 7·7	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
Hauptbahnnetz	1035	1035	316.982	660.840	272.657	1,773.314	2,045.971	1977	1,959.535	1893	+ 4·4	1035	1035
Localbahnen	159	124	14.040	19.817	6.639	17.750	24.389	153	17.550	142	+ 7·7	159	124
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	5.100	23.196	1.303	13.655	14.958	997	12.910	861	+ 15·8	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	20.926	36.416	14.673	52.140	66.813	434	62.532	406	+ 6·9	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	627	627	124.505	189.948	114.956	526.359	641.315	1023	570.014	909	+ 12·5	627	627
Ergänzungsnetz	308	308	60.852	226.147	43.132	362.643	405.775	1317	371.575	1206	+ 9·2	308	308
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	12.687	16.597	4.476	13.959	18.435	559	18.443	559	0·0	33	33
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	55.782	103.290	30.903	183.739	214.642	753	197.303	692	+ 8·8	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	30.387	21.886	10.027	24.762	34.789	391	31.636	355	+ 10·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	15.617	53.611	6.679	68.043	74.722	1150	62.513	962	+ 19·5	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	24.054	114.455	2.375	60.264	62.639	7830	58.930	7366	+ 6·3	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Bozen-Meraner Bahn	31	31	13.044	5.438	9.193	8.440	17.633	569	15.592	503	+ 13·1	31	31
Böhmische Commercial-Bahnen	203	203	12.239	31.963	4.728	26.504	31.232	154	27.225	134	+ 14·9	203	203
Kremsthalbahn	70	70	10.380	5.160	4.723	8.429	13.152	188	12.365	177	+ 6·2	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	4.149	3.261	491	1.436	1.927	642	767	256	+ 150·8	3	3
Mühlkreisbahn	58	58	7.066	574	4.346	3.293	7.639	132	6.795	117	+ 12·8	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	4.236	3.530	1.076	3.266	4.342	543	4.232	529	+ 2·6	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	1.275	14.452	256	10.254	10.510	350	7.852	262	+ 33·6	30	30
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	13.751	6.113	4.406	6.475	10.881	907	10.407	867	+ 4·6	12	12
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	2.216	17.534	539	16.555	17.094	950	13.755	764	+ 24·3	18	18
Steyrthalbahn	20	. . .	7.860	2.504	2.106	2.448	4.554	228	. . .	. . .	. . .	20	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	625	20.452	98	8.138	8.236	824	8.875	888	— 7·2	10	10
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	33.279	2.836	3.075	1.397	4.472	447	4.793	479	— 6·7	10	10
Dampftramway-Gesellsch., vorm. Krauss & Co.	45	45	110.161	423	15.913	441	16.354	363	14.009	311	+ 16·7	45	45
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	4	4	54.996	. . . .	4.540	. . . .	4.540	1135	4.083	1021	+ 11·2	4	4
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Baumgarten)	5	5	46.557	. . . .	3.542	. . . .	3.542	708	3.211	642	+ 10·3	5	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	13	13	2.892	2.388	547	1.161	1.708	131	1.059	81	+ 61·7	13	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	23.573	229	2.670	144	2.814	216	2.352	181	+ 19·3	13	13
Summe	12.251	11.956	2,442.016	4,420.150	1,614.194	8.589.461	10,203.655	833	9,426.022	788	+ 5·7	12.251	11.956
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Kgl. ungar. Staatsbahnen excl. Munkács-Beskid (Lawoczne) u. d. ung. Strecke d. E.U.G.E.	4.990	4.922	815.000	628.100	557.456	2,330.654	2,888.110	578	2,613.958	531	+ 8·9	4.990	4.922
II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	57	6.120	8.670	4.900	15.600	20.500	360	20.271	355	+ 1·4	57	57
Bács-Bodrogher Commercialbahn	111	. . .	4.800	2.600	4.900	5.200	10.100	91	. . .	. . .	. . .	111	. . .
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	5.000	3.750	4.500	7.500	12.000	91	10.572	80	+ 13·7	132	132
Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.	26	26	990	465	1.000	1.400	2.400	92	1.544	59	+ 55·9	26	21
Budapest-Lajosmizse Localbahn	64	. . .	1.580	1.250	1.600	2.500	4.100	64	. . .	. . .	. . .	64	. . .
Debreczin-Szt. Mihály Vic.-Bahn	57	57	3.140	1.715	2.200	2.400	4.600	81	4.577	80	+ 1·2	57	57
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	10.660	12.755	6.092	26.838	32.930	483	34.311	503	— 4·0	68·1	68·1
Grosswardein-Belenyes-Váskoh-B.	118	118	1.645	2.915	1.400	5.100	6.500	55	6.372	54	+ 1·9	118	118
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	1.710	1.200	1.200	1.550	2.750	120	1.448	63	+ 90·5	23	23
Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.	45	. . .	945	2.000	850	3.000	3.850	86	. . .	. . .	. . .	45	. . .
Maros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	1.240	1.350	990	2.010	3.000	34	2.242	25	+ 36·0	89	89
Maros-Vásárhely—Szász Régen	33	33	2.500	1.460	1.500	1.750	3.250	98	2.845	86	+ 14·0	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	2.775	3.750	2.500	4.500	7.000	55	5.023	39	+ 41·0	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	660	385	400	500	900	56	624	39	+ 43·6	16	16
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	7.723	39·130	5.816	60.514	66.330	981	81.766	1209	— 18·9	67·6	67·6
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	35	35	2.310	2.765	1.850	4.150	6.000	171	3.236	92	+ 85·9	35	35

Die Einnahme betrug vom 1. bis 28. Februar 1890 für Personen und Gepäck	1890 für Güter	1890 im Ganzen	1890 per Kilom.	1889 für Personen und Gepäck	1889 für Güter	1889 im Ganzen	1889 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
70.533	500.704	571.237	2.856	67.730	486.583	554.313	2.772	+ 3·0	17.136	16.632	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn:
43.808	424.475	468.283	2.518	43.145	409.938	453.083	2.436	+ 3·4	15.108	14.616	Linie Lit. A
52.053	566.891	618.944	2.623	47.693	500.251	547.944	2.322	+ 12·9	15.738	13.932	Linie Lit. B
204.274	833.832	1,038.106	2.949	218.632	798.930	1,017.562	2.891	+ 2·0	17.694	17.346	altes Netz (Galiz. Carl L.-B.)
43.449	206.413	249.862	999	57.568	194.370	251.938	1.008	— 0·9	5.994	6.048	neues Netz (Galiz. Carl L.-B.)
5.739	6.189	11.928	111	7.459	6.164	13.623	127	— 12·6	666	762	Dembica-Nadbr.L.B. (Galiz. Carl L.-B.)
11.040	32.171	43.211	294	10.265	44.411	54.676	372	— 21·0	1.764	2.232	Jaroslau-Sokal L.-B. (Galiz. Carl L.-B.)
15.903	257.212	273.115	3.001	16.709	242.612	259.321	2.850	+ 5·3	18.006	17.100	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
590.744	3,710.731	4,301.475	4.156	564.527	3,641.466	4,205.993	4.064	+ 2·3	24.936	24.384	Hauptbahnnetz
14.132	37.461	51.593	324	9.813	26.184	35.997	290	+ 11·7	1.944	1.740	Localbahnen
2.664	27.816	30.480	2.032	2.013	23.895	25.908	1.727	+ 17·7	12.192	10.362	Leoben-Vordernberger Bahn
30.721	111.518	142.239	924	27.971	106.680	134.651	874	+ 5·7	5.544	5.244	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
256.255	1,074.790	1,331.045	2.123	259.721	974.614	1,234.335	1.969	+ 7·8	12.738	11.814	Garantirte Strecken
99.516	756.140	855.656	2.778	98.643	684.324	782.967	2.542	+ 9·3	16.668	15.252	Ergänzungsnetz
8.779	28.646	37.425	1.134	7.944	33.254	41.198	1.248	— 9·1	6.804	7.488	Ostrau-Friedländer Eisenbahn
74.504	372.181	446.685	1.567	74.801	353.116	427.917	1.501	+ 4·4	9.402	9.006	Südnorddeutsche Verbindungsb.
21.472	48.408	69.880	785	21.440	40.855	62.295	700	+ 12·2	4.710	4.200	Wien-Aspang Bahn
14.053	151.196	165.249	2.542	12.833	119.453	132.286	2.035	+ 24·9	15.252	12.210	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
4.788	121.781	126.569	15.821	3.704	120.471	124.175	15.522	+ 1·9	94.926	93.132	Wiener Verbindungsbahn
											Selbständige Localbahnen.
16.782	17.423	34.205	1.103	14.971	16.989	31.960	1.031	+ 7·0	6.618	6.186	Bozen-Meraner Bahn
10.340	52.664	63.004	310	9.013	50.180	59.193	292	+ 6·2	1.860	1.752	Böhmische Commercialbahnen
9.829	15.807	25.636	366	9.374	17.551	26.925	384	— 4·7	2.196	2.304	Kremsthalbahn
1.035	3.269	4.304	1.435	1.070	1.542	2.612	871	+ 64·8	8.610	5.226	Kuttenberger Localbahn
8.462	6.571	15.033	259	8.493	6.194	14.687	253	+ 2·4	1.554	1.518	Mühlkreisbahn
2.183	6.880	9.063	1.133	2.180	6.859	9.039	1.130	+ 0·3	6.798	6.780	Neutitscheiner Localbahn
											Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B.
632	20.451	21.083	703	585	17.761	18.346	612	— 4·4	4.218	3.672	und der S.N.D.V.B.)
9.273	12.287	21.560	1.797	10.467	12.192	22.659	1.888	— 4·8	10.782	11.328	Reichenberg-Gablonz Localbahn
1.200	32.057	33.257	1.848	1.087	28.852	29.939	1.663	+ 11·1	11.088	9.978	Stauding-Stramberger Localbahn
4.179	4.395	8.574	429	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.574	. . .	Steyrthalbahn
199	15.785	15.984	1.598	181	14.035	14.216	1.422	+ 12·4	9.588	8.532	Swolenowes-Smečna
											Dampftramways.
6.777	2.844	9.621	962	6.453	1.713	8.166	817	+ 17·7	5.772	4.902	Brünner Localeisenbahn-Ges.
31.484	766	32.250	717	28.305	601	28.906	642	+ 11·7	4.302	3.852	Dampftramway-Gesellsch., vorm. Krauss & Comp.
											Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.:
9.340	. . . .	9.340	2.335	8.465	. . .	8.465	2.116	+ 10·4	14.010	12.696	Dampftramway Wien-Nussdorf
											Neue Wiener Tramway-Gesellschaft
7.342	. . . .	7.342	1.468	6.466	. . . .	6.466	1.293	+ 13·5	8.808	7.758	(Dampftr. Westbl.-Baumgarten)
1.259	2.320	3.579	275	1.078	1.544	2.622	202	+ 36·1	1.650	1.212	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
											Wiener Localbahnen Actien-Ges.
5.779	228	6.007	462	4.557	26	4.583	353	+ 30·9	2.772	2.118	(Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
3,590.965	17,843.376	21,434.341	1.750	3,435.122	16,907.594	20,342.716	1.701	+ 2·9	10.500	10.206	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Kgl. ungar. Staatsbahnen excl. Munkács-Beskid (Lawoczne)
1,186.836	4,925.551	6,112.387	1.225	1,257.900	4,732.364	5,990.264	1.217	+ 0·7	7.350	7.302	u. d. ung. Strecke d. E.U.G.E.
											II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
9.900	28.600	38.500	676	9.682	27.738	37.420	656	+ 3·0	4.056	3.936	Arad-Temesvárer Eisenbahn
10.900	13.700	24.600	221	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.326	. . .	Bács-Bodrohger Commercialbahn.
8.800	15.600	24.400	184	8.541	13.385	21.926	166	+ 10·8	1.104	996	Bihárer Vicinalbahn
1.850	2.750	4.600	177	1.296	1.246	2.542	121	+ 46·3	1.062	726	Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.
3.450	5.500	8.950	140	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	840	. . .	Budapest-Lájosmizseer Localb.
4.855	6.229	11.084	194	5.546	5.466	11.012	193	+ 0·5	1.164	1.158	Debreczin-Szt. Mihály Vic. Bahn
12.836	56.073	68.909	1.012	11.447	60.074	71.521	1.050	— 3·7	6.072	6.300	Fünfkirchen-Barcser Bahn
2.900	9.700	12.600	107	3.528	7.418	10.946	92	+ 16·3	642	552	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
2.250	3.300	5.550	250	1.402	2.245	3.647	158	+ 58·2	1.500	948	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
1.550	5.900	7.450	166	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	996	. . .	Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.
2.070	3.910	5.980	67	1.799	3.176	4.975	56	+ 19·6	402	336	Maros-Ludás—Bistritz Localb.
2.725	3.375	6.100	185	2.134	3.037	5.171	156	+ 18·6	1.110	936	Maros-Vásárhely Szász-Régen
5.430	9.800	15.230	120	5.217	6.552	11.769	92	+ 30·4	720	552	Matraer Vicinalbahnen
830	1.070	1.900	116	725	807	1.532	95	+ 22·1	696	570	Mezötur-Turkever Eisenbahn
11.558	119.445	131.003	1.938	9.043	165.054	174.097	2.575	— 24·7	11.628	15.450	Mohács-Fünfkirchner Bahn
3.400	8.100	11.500	329	2.377	5.405	7.782	222	+ 48·2	1.974	1.332	Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Länge im Monate Februar 1890	1889	Im Monate Februar 1890 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1889: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 28. Februar 1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	. . .	96	1.475	50	2.950	3.000	167	. . .	. . .	. . .	18	. . .
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	2.375	1.215	2.850	3.650	6.500	123	4.758	89	+ 38·2	53	53
Szekler Bahn	39	39	1.250	855	900	1.200	2.100	54	1.187	30	+ 80·0	39	39
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	1.710	1.380	1.200	1.400	2.600	81	1.667	52	+ 55·8	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	1.165	3.080	1.400	3.200	4.600	92	4.341	86	+ 7·0	50	50
Zagorianer Bahn	116	116	10.800	3.700	5.100	7.400	12.500	108	9.248	79	+ 36·7	116	116
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	303	22.813	35.102	20.580	49.880	70.460	217	44.175	146	+ 48·6	325	303
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	3.221	11.080	3.340	21.964	25.304	206	29.531	240	— 14·2	123	123
Budapester Strassenbahn-Ges.	42·2	42·2	48.829	710	7.966	425	8.391	198	7.815	185	+ 7·0	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	17.002	1	1.773	1	1.774	222	1.520	190	+ 16·8	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	549	9.301	280	10.730	11.010	333	11.532	349	— 4·6	33	33
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	5.174	2.291	5.133	6.477	11.610	165	13.172	187	— 11·8	70·4	70·4
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	1.931	415	1.177	689	1.866	110	1.843	109	+ 1·0	17	17
Keszthely—Balaton-Szt. György	10	10	1.771	1.159	570	1.615	2.185	218	2.105	210	+ 3·8	10	10
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	44·7	44·7	489	6.459	115	8.929	9.044	202	8.633	193	+ 4·7	44·7	44·7
Nyiregyháza-Máté-Szalkaer E.	57	57	4.584	3.184	2.079	5.773	7.852	138	9.998	175	— 21·1	57	57
Popradthalbahn	14	. . .	3.316	2.235	826	2·408	3.234	231	. . .	. . .	. . .	14	. . .
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	9.555	30.910	7.166	50.197	57.363	486	50.251	425	+ 14·4	118	118
Szamosthal-Eisenbahn	120	120	6.991	6.571	7.185	14.671	21.856	182	16.672	139	+ 30·9	120	120
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	5.904	2.212	3.455	5.909	9.364	155	5.622	93	+ 66·7	60·4	60·4
Szilágyságer Eisenbahn	107·7	107·7	5.065	1.187	2.693	3.734	6.427	60	6.326	59	+ 1·7	107·7	107·7
Taraczthal-Bahn	32·8	32·8	363	21	101	35	136	4	340	10	— 60·0	32·8	32·8
Torontaler Localbahnen	89·8	. . .	4.494	1.067	3.046	2.964	6.010	67	. . .	. . .	. . .	89·8	. . .
Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkács-Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn	766·8	766·8	130.021	47.438	74.188	191.517	265.705	346	238.695	311	+ 11·3	766·8	766·8
Summe	8.407	7.975	1,158.266	887.308	752.327	2,872.884	3,625.211	431	3,258.220	409	+ 5·4	8407	7970
Recapitulation.													
Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen	5.488	5.475	989.281	1,173.359	990.448	4,838.782	5,829.230	1062	5,676.571	1037	+ 2·4	5488	5475
Summe der österr. Eisenbahnen	12.251	11.956	2,442.016	4,420.150	1,614.194	8,589.461	10,203.655	833	9,426.022	788	+ 5·7	12251	11956
Summe der ungar. Eisenbahnen	8.407	7.975	1,158.266	887.308	752.327	2,872.884	3,625.211	431	3,258.220	409	+ 5·4	8407	7970
Hauptsumme	26.146	25.406	4,589.563	6,480.817	3,356.969	16,301.127	19,658.096	752	18,360.813	723	+ 4·0	26146	25401
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg *)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	2.136	. . . .	513	. . . .	513	. . .	175	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	102	102	4.231	1.439	2.401	4.210	6.611	65	6.377	63	+ 3·0	102	102
K und k. Bosna-Bahn	269	269	11.061	8.136	11.789	45.254	57.043	212	47.215	175	+ 21·0	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	4.455	4.779	1.612	6.325	7.937	118	4.898	73	+ 71·7	67	67
Metkovic-Mostar-Konjica	122	109	5.972	1.956	3.129	8.114	11.243	92	8.500	78	+ 17·9	122	109

*) Im Monate Februar war der Betrieb eingestellt.

welche Erhöhung einer Steigerung pro Kilometer und Jahr gerechnet um 1·9 pCt. gleichkommt.

Die Ansätze verstehen sich inclusive des Agios für Valuten, ferner (bei den westlichen und nordöstlichen Staatsbahnen) auch inclusive der Einnahmen aus den Péageverkehren.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Februar 1890 wurden im Personenverkehre des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn um 15.319 Personen mehr befördert als im gleichen Monate des Vorjahres, in welchem 301.663 Personen mit einer Einnahme von fl. 259.874 expedirt worden sind, daher eine Mehreinnahme von fl. 12.783 für den Monat Februar 1890 resultirte.

An Transportgütern wurde im Monate Februar 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um 68.398 Tonnen mehr verfrachtet und um fl. 73.653 mehr eingenommen.

Bei den nachgenannten Massenartikeln ist eine Steigerung eingetreten, und zwar:

bei mineralischer Kohle um circa . 66.120 t,
„ Mehl und Mahlproducte um circa 3.520 „
„ Zucker, raffinirt, um circa . . 1.910 „
„ Holz aller Art um circa . . . 2.080 „
„ Steine aller Art um circa . . . 10.710 „
„ Ziegel um circa . . . . . . 2.170 „

Dagegen hat eine Minderverfrachtung bei Getreide aller Art, und zwar um circa 25.290 t stattgefunden.

Rücksichtlich der Localbahnen hat sich im Februar 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1626 ergeben, welche auf den Zuwachs von 35 km

Die Einnahme betrug vom 1. bis 28. Februar 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1889: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 2 Monate 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
110	5.810	5.920	329	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.974	. . .	Ruma-Vrdnik Localbahn
5.650	6.850	12.500	236	4.964	3.942	8.906	168	+ 40·5	1.416	1.008	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
1.900	2.250	4.150	106	1.221	1.082	2.303	59	+ 79·7	636	354	Székler Bahn
2.250	2.850	5.100	159	1.324	2.304	3.628	113	+ 40·7	954	678	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
2.880	6.120	9.000	180	2.483	5.905	8.388	167	+ 7·8	1.080	1.002	Vinkovce-Brcskaer Bahn
11.200	15.900	27.100	234	6.880	12.226	19.106	164	+ 42·7	1.404	984	Zagorianer Bahn
											III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
40.180	89.450	129.630	399	34.245	57.380	91.625	302	+ 32·1	2.394	1.812	Arader u. Csánader vereinigte E.
6.937	45.107	52.044	423	7.084	51.388	58.472	475	— 10·9	2.538	2.850	Barcs-Pakracer Eisenbahn
15.624	937	16.561	392	14.785	1.116	15.901	376	+ 4·3	2.352	2.256	Budapester Strassenbahn
3.534	1	3.535	442	2.904	874	3.778	472	— 6·4	2.652	2.832	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
545	21.030	21.575	654	544	21.846	22.390	678	— 3·5	3.924	4.068	Gölnitzthal-Bahn
10.711	12.283	22.994	327	9.936	16.510	26.446	376	— 13·0	1.962	2.256	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
2.327	1.333	3.660	215	2.374	1.371	3.745	220	— 2·3	1.290	1.320	Güns-Steinamanger Vicinalbahn
1.281	3.502	4.783	478	1.041	3.065	4.106	411	+ 16·3	2.868	2.466	Keszthely-Balaton Szt György Lb.
225	17.741	17.996	402	229	18.996	19.225	430	— 6·5	2.412	2.580	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
4.340	13.301	17.641	310	3.609	15.772	19.381	340	— 8·8	1.860	2.040	Nyiregyháza—Máté-Szalkaer E.
1.638	3.986	5 624	402	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.412	. . .	Poprádthalbahn
15 343	104.877	120.220	1.019	14.195	103.919	118.114	1.000	+ 1·9	6.114	6.000	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
14.608	26.713	41.321	344	11.674	22.075	33.749	281	+ 22·4	2.064	1.686	Szamosthalbahn
6.630	10.903	17.533	290	4.881	6 601	11.482	190	+ 52·6	1.740	1.140	Száthmar-Nagybányaer Localb.
5.590	7.913	13.503	125	5.069	7.911	12.980	121	+ 4·2	750	726	Szilágyságer Eisenbahn
244	625	869	27	98	1.948	2.046	62	— 56·5	162	372	Taraczthal-Bahn
6.248	7.811	14.059	157	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	942	. . .	Torontaler Localbahnen
142.378	384.937	527.315	688	115.224	382.959	498.183	650	+ 5·8	4.128	3.900	Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkácz - Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn
1,574.513	6,010.863	7,585.376	902	1,565.401	5,773.157	7,338.558	921	— 2·0	5.412	5.526	Summe
											Recapitulation.
2,121.957	10,153.877	12,275.834	2.237	2,158.059	9,843.475	12,001.534	2.192	+ 2·1	13.422	13.152	**Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen**
3,590.965	17,843.376	21.434.341	1.750	3,435.122	16,907.594	20,342.716	1.701	+ 2·9	10.500	10.206	**Summe der österr. Eisenbahnen**
1,574.513	6,010.863	7,585.376	902	1,565.401	5,773.157	7,338.558	921	— 2·0	5.412	5.526	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
7,287.435	34,008.116	41,295.551	1.579	7,158.582	32,524.226	39,682.808	1.562	+ 1·1	9.474	9.372	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
701	. . . .	701	. . .	330	. . . .	330	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

5.233	9.225	14.458	142	4.774	9.785	14.559	143	— 0·7	850	856	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
23.847	98.356	122.203	454	19.306	68.039	87.345	324	+ 40·0	2.724	1.944	K. u. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow.Staatsbahnen
3.347	14.180	17.527	262	2.857	7.939	10.796	161	+ 62·7	1.572	966	Doboj—Simin-Han
6.400	19.907	26.307	216	5.256	14.281	19.537	179	+ 20·6	1.296	1.074	Metković - Mostar-Konjica

der neu eröffneten Strecken Hotzendorf-Neutitschein, Drösing-Zistersdorf und Rohatetz-Strassnitz zurückzuführen ist.

Im Frachtenverkehre wurde gleichfalls eine Mehreinnahme, und zwar von fl. 5213 constatirt. Auch diese ist einerseits auf einen grösseren Frachtenverkehr überhaupt, andererseits auf den Zuwachs der vorbenannten Localbahnen zurückzuführen.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, auf welcher im Februar 1889 10.465 Personen mit einer Einnahme von fl. 3899 expedirt wurden, sind im Februar 1890 um 2222 Personen mehr befördert worden, woraus eine Mehreinnahme von fl. 577 resultirte.

Im Frachtenverkehre hat im Allgemeinen eine Minderverfrachtung von 223 t stattgefunden und wurde eine Mindereinnahme von fl. 585 constatirt.

Eine Minderverfrachtung hat speciell bei nachstehenden Artikeln stattgefunden:

bei Getreide aller Art um circa . . 10 t,
„ Zucker (raffinirt) um circa . . 260 „
„ Holz aller Art um circa . . . 180 „
„ Steine aller Art um circa . . 200 „
„ Ziegel um circa . . . . . . 250 „

Dagegen wurde eine Mehrverfrachtung bei Mehl und Mahlproducte um circa 10 t constatirt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Das im Monate Februar 1890 erzielte Einnahmenplus gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ist sowohl dem lebhaften Personenverkehre, als auch dem stärkeren Güterverkehre zuzuschreiben.

Auf die erhöhte Personenfrequenz nimmt die theilweise Einführung des Zonentarifes und der hiemit verbundenen

Fahrpreisermässigung auf der ungarischen Linie wesentlichen Einfluss, und resultirt eine Mehreinnahme von fl. 5965. Beim Güterverkehre resultirt eine Mehreinnahme von fl. 33.925, welche hauptsächlich der Zunahme der Hauptartikel, als: Kohle, Holz, Erze, Getreide etc., zugeschrieben werden muss.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die provisorisch ausgewiesene Einnahme pro Februar 1890 beziffert sich gegen die definitive Einnahme des gleichen Monates im Vorjahre um fl. 4281 höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 1096, Mehrfrequenz von 2412 Reisenden, und der Güterverkehr mit fl. 3185, Mehrverfrachtung von 7856 t Kalk, Eisen, Brennholz, Kohle, Zucker und Schiefer.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat Februar 1890 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 60, welche der gesteigerten Personenfrequenz um 480 Passagiere entspricht; desgleichen resultirt aus dem Frachtenverkehre, bei einer Mehrbeförderung von 50 t, eine Mehreinnahme von fl. 50.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Die Vergleichung der im Monate Februar 1890 erzielten Betriebsergebnisse mit jenen der gleichen Periode 1889, ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz	+ 11.874	Personen und	+ 6.896 fl.
Ergänzungsnetz	+ 4.686	„ „	+ 2.998 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 5.355	„ „	— 799 „

Beim garantirten und Ergänzungsnetze steht das Plus an gefahrenen Personen im Einklange mit der Mehreinnahme; bei der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist eine Abnahme von Reisen auf weiteren Strecken zu constatiren.

B. Frachtenverkehr:

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 37.204 t	+ 75.338 fl.
„ „ Ergänzungsnetz	+ 30.908 t	+ 35.624 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	+ 6.923 t	+ 16.505 „

Die Mehreinnahme steht im Einklange mit dem Plus der gefahrenen Tonnen und ist hauptsächlich dem gesteigerten Kohlen- und Zuckerverkehr zuzuschreiben.

Südbahn-Gesellschaft. Die Einnahmen auf den Linien der Südbahn weisen pro Februar 1890 gegen die gleiche Periode des Vorjahres in Folge regeren Verkehres eine Zunahme von fl. 63.333 aus; davon entfällt auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 2885 und auf den Frachtenverkehr ein Plus von fl. 60.448.

Auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg und der Graz-Köflacher Bahn haben die Einnahmen im Personenverkehre in Folge geringerer Frequenz abgenommen, dagegen sind dieselben im Frachtenverkehre, welcher stärker war, gestiegen.

Die Einnahmen der Localbahn Mödling-Hinterbrühl und der Barcs-Pakrácer Bahn sind im Personenverkehre in Folge stärkerer Frequenz gestiegen, dagegen bei letztgenannter Bahn in Folge schwächeren Frachtenverkehres zurückgegangen.

Auf der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben, der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter, der Leoben-Vordernberger Bahn, sowie auf der Vicinalbahn Güns-Steinamanger, haben die Einnahmen sowohl im Personen- als auch im Frachtenverkehre, welche beide stärker waren, eine Zunahme erfahren.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Die aus dem Personen- und Gepäcksverkehre für die zweimonatliche Betriebsperiode 1890 nachgewiesene Mindereinnahme gegenüber der gleichen Periode 1889 ist nur eine scheinbare, denn wenn man von den für Jahresmiethkarten im Jänner des Vorjahres eingenommenen fl. 314.000 die auf die Monate März—December entfallende Quote per rund fl. 261.000 abzieht, ergibt sich eigentlich eine Mehreinnahme von fl. 190.000.

Eisenbahn Wien-Aspang. Bei Vergleichung mit den Ergebnissen des Vorjahres ergibt sich im Monate Februar 1890 aus dem Personenverkehre eine Mindereinnahme von fl. 668, dagegen im Güterverkehre ein Einnahmenplus von fl. 3821 und resultirt somit beim Gesammtverkehr eine Mehreinnahme von fl. 3153. Aus den Monaten Jänner und Februar 1890, resultiren gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres zusammen fl. 7585 Mehreinnahmen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für die Perronverlängerung in den Haltestellen Pressbaum-Pfalzau, Eichgraben, Anzbach, Neulengbach-Markt und Säusenstein der Bahnlinie Wien-Salzburg;
2. für die Aufstellung einer Signalhütte für Depôtzwecke in der Station Bregenz der Linie Lindau-Bludenz;
3. für die Vertiefung des Wasserstationsbrunnens und Herstellung eines Wasserzuleitungsstollens in der Station Weleschin-Krummau der Linie Budweis-St. Valentin;
4. für ein normales Nebengebäude beim Wächterhaus Nr. 12 der Linie Herpelje-Triest;
5. für die Vergrösserung der Bureauräume im Materialmagazin in Neu-Sandez durch Adaptirung eines Raumes im Erdgeschosse;
6. für die in der Station Reichsstadt der Linie Böhm.-Leipa—Niemes durch Anton Krause auszuführende Verlängerung des Kohlenschuppens;
7. für die Herstellung der Entwässerungsanlagen in der Station Stanislau.

Projectirte Localbahn Rakonitz-Laun. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision des von dem k. k. Notar und Obmann der Bezirksvertretung in Rakonitz, Vincenz Feyerfeil, und Consorten vorgelegten Projectes für eine Localbahn von Rakonitz (Bahnhof) über Přilep, Mutowitz, Solopisk und Opotschna nach Laun für den 9. April angeordnet und den k. k. Statthaltereirath Carl Maschka mit der Leitung dieser Amtshandlung betraut. [G.-I.-Z. 4732.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Project für die Unterfahrung der Kaiser Josefs-Brücke durch die Schleppbahn zum Erdberger Gaswerke: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Unterfahrung der Kaiser Josefs-Brücke durch die Schleppbahn zum Erdberger Gaswerke für den 9. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Friedrich von Stellwag betraut. [G.-I.-Z. 4786.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Schleppgeleise zum Habsburgschachte: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung des Projectes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Herstellung eines in km 4·0 der Maltheuerner Schleppbahn abzweigenden und zum Habsburgschachte der Kohlengewerkschaft Grube Habsburg in der Gemeinde Kopitz führenden Schleppgeleises für den 12. April anberaumt. Die Leitung dieser Amtshandlung übernimmt der k. k. Bezirkshauptmann in Brüx. [G.-I.-Z. 4424.]

— (Verlängerung des Ladegeleises beim Germaniaschachte in Kammern bei Triebschitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung des Projectes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft für die Verlängerung des Ladegeleises beim Germaniaschachte in Kammern bei Triebschitz für den 14. April anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Brüx. [G.-I.-Z. 4636.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für die durch die Adaptirung des linksseitigen Pumpenhausanbaues in der Station Knittelfeld der Linie St. Michael-Villach geschaffene Zugsbegleiter-Caserne;
2. für zwei Hydranten in der Station Budweis;
3. für die erweiterte Geleiseanlage und für die verlegte Putzgrube sammt Krahn in der Station Čerčan-Pišely der Linie Gmünd-Prag;
4. a) für zwei in der Station Ražice der Linie Wien-Eger und b) für zwei in der Station Pisek der Linie Rakonitz-Protivin hergestellte Hütten für die Centralstellapparate;
5. für die normalen Nebengebäude zu den Wächterhäusern Nr. 5, 38 und 60 der Linie Zwardon—Neu-Sandez und Nr. 33 der Linie Grybów-Zagórz, ferner für die Geleise-Brückenwaage mit eisernem Waaghäuschen in der Station Jaślo;
6. für das auf Bahngrund hergestellte Salzmagazin des Moriz Dattner in der Station Kalwarya der Linie Sucha-Skawina.

Südbahn-Gesellschaft. (Beförderung des Zuges Nr. 552 mit verkehrt gestellter Maschine.) Vom 15. April an werden die zwischen Steinbrück und Agram verkehrenden Frachtenzüge mit Personenbeförderung Nr. 551 und 552 in der Strecke Steinbrück-Rann aus Verkehrsrücksichten mit einer in Steinbrück stationirten Locomotive befördert werden. Nachdem jedoch die Station Rann keine Locomotiv-Drehscheibe besitzt, so hat die k. k. General-Inspection unterm 21. März gestattet, dass der von Steinbrück nach Rann verkehrende Zug Nr. 552 mit verkehrt gestellter Maschine (Tender voraus) befördert werde. [G.-I.-Z. 3908.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Anerkennung der Verdienste der Direction.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat in einem an den Directionspräsidenten der kgl. Ungar. Staatsbahnen, Ministerialrath Julius v. Ludwigh, gerichteten Erlasse, diesem sowohl als dem gesammten Directorium den Ausdruck seiner lobenden Anerkennung aus Anlass der erfolgreichen Mitwirkung desselben bei Schaffung und Durchführung der Reformen des Personentarifs bekannt gegeben. (Erlass des kgl. Ungar. Handelsministeriums vom 10. März 1889, Z. 826 Präs.) In Folge dieses Erlasses und mit Berufung auf denselben hat nun auch der Directions-Präsident sämmtlichen an der Durchführung dieser Arbeit betheiligten Dienstesorganen mittelst Circularschreibens seinen Dank in warmen Worten ausgesprochen. („Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 25 vom 21. März 1890.)

Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ausführungsmodus der Donauquaibahn.) Das Budapester Municipium hat in Angelegenheit des Ausführungsmodus der längs dem Donauquai als Verbindungsglied zwischen den beiden Endpunkten der Ringstrassenlinie mit der Linie durch Vermittlung der Linie Akademie-Podmaniczkgasse auszuführende Theilstrecke des Betriebsnetzes der Budapester Stadtbahn-Unternehmung sich dahin ausgesprochen, dass der Bau der Bahn in der Weise durchzuführen wäre, dass die Geleise vom Zollamtsplatze längs dem Corso auf einem eisernen Viaducte, weiterhin aber nicht, wie ursprünglich beschlossen wurde, mittelst Unterfahrung des Franz Josefplatzes (Kettenbrücken-Platz) in einem eisernen Tunnel (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24), sondern im Niveau der Strasse zu führen sei. Die Bahn wird sonach bis zum Eötvös-Platze doppelgeleisig, von dort aber über den Franz Josefs-Platz im Strassenniveau bis zur Akademie eingeleisig anzulegen sein. Was die Concessionsdauer anbelangt, so wurde im Principe beantragt, dass diese Bahnlinie als ein integrirender Theil der Ringstrassenbahn, mit welcher sie ein Ganzes bildet, seinerzeit zugleich mit dieser als Eigenthum der Commune anheimfallen solle.

Budapester Strassenbahnen mit Maschinenbetrieb. (Entwurf einer Betriebsordnung.) In der letztabgehaltenen Generalversammlung des Budapester hauptstädtischen Municipalausschusses wurde die Berathung über den Entwurf einer Betriebsordnung für den Betrieb von Strassenbahnen mit Maschinenbetrieb (elektrische oder Dampfkraft als Motor) fortgesetzt. Unter Anderem wurde im Principe beschlossen, die Erlaubniss des Tabakrauchens ausschliesslich auf Rauchcoupés, oder bei Wagen, wo solche nicht vorhanden sind, auf die Wagenperrons zu beschränken.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Grundzinsbemessung für das bis Ujpest zu legende zweite Geleise.) Der Budapester hauptstädtische Municipalausschuss hat in seiner letzten Generalversammlung den Beschluss gefasst, im Interesse der Verwohlfeilung des Baues von Verkehrslinien im Bereiche der Commune den von der hauptstädtischen Finanzcommission beantragten Grundzins von 1 fl. per Quadratmeter für die Benützung des hauptstädtischen Strassengrundes zur Anlage eines vom Personenbahnhofe der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bis Ujpest zu legenden zweiten Geleises (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20) auf 50 kr. per Quadratmeter herabzusetzen.

Nyiregyházaer Lagerhaus-Gesellschaft. (Anlage neuer Magazinsgebäude.) Die Direction der Nyiregyházaer Lagerhaus-Gesellschaft, deren Betriebsanstalt durch Schienenstränge mit der Station Nyiregyháza der Linien Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz und Nyiregyháza-Csap-Unghvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbunden ist, hat den Bau eines weiteren grossen Magazins mit dem Kostenaufwande von 30.000 fl. und die Vergebung der Arbeiten im Submissionswege beschlossen, zu welchem Behufe die öffentliche Offertverhandlung am 31. März stattfindet.

Verbindungsgeleise zur neuen Budapester Cavallerie-Caserne. (Erstreckung des Bestandes.) Die Budapester hauptstädtische Municipalbehörde hat den Fortbestand des auf städtischen Grundstücken von der Linie der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur neuen Cavallerie-Caserne in Budapest gelegten Verbindungsgeleises (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 15 ex 1889) für die Dauer eines weiteren Jahres genehmigt.

Bau einer Viehmarkthalle in Budapest. (Vergebung der Arbeiten.) Das Budapester hauptstädtische Municipium hat den mit 123.107·64 fl. präliminirten Bau einer auf dem grossen Viehmarktplatze zu erbauenden Markthalle für lebendes Schlachtvieh an die Budapester Firmen Carl Neuschloss & Sohn und Johann Biess vergeben. Der Marktplatz wird in nächster Zeit mit der Budapester Ringbahn durch eine mit Locomotiven zu betreibende Flügelbahn verbunden werden, wodurch der Viehtrieb aufhört und die Aus- und Einwaggonirung des Schlachtviehes im Bereiche des Marktplatzes ermöglicht wird.

Errichtung eines Telephonnetzes im Biharer Comitate. (Beitragsleistung.) Die Gemeindeverwaltungen des Tordaer Bezirkes des Biharer Comitates haben im Vereine mit mehreren Grossgrundbesitzern den Bau eines ca. 50 km langen, von der Station Sáap der Linie Budapest-Nagyvárad (Grosswardein) -Brassó (Kronstadt) -Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden und diese mit dem Stuhlrichteramte in Torda, ferners von dort aus mit den Gemeindeämtern und Gendarmerieposten, sowie mehreren Gutsbesitzern untereinander verbindenden Telephonnetzes beschlossen, zu dessen Ausführung 6000 fl. durch Subscription sichergestellt wurden.

Projectirter Lagerhausbau in Eszék. (Kostensumme.) Dem Kostenvoranschlage für die in der Station Eszék der Linie Nagyvárad (Grosswardein) -Eszék-Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu erbauenden städtischen Lagerhäuser zufolge sind die gesammten Herstellungskosten mit 81.000 fl. präliminirt. Diese Summe soll im Wege eines Anlehens beschaffen werden, zu dessen Aufnahme die staatliche Genehmigung bereits erworben wurde.

Bau eines Elevators in der Fiumaner Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Vergebung des Baues.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Bau und die maschinelle Einrichtung des in der Station Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nächst dem Hafen zu erbauenden Elevators (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21) der Budapester Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu dem im Offerte angebotenen Kostenpreise von 94.019·23 fl. übertragen. Der Bau soll sofort in Angriff genommen und bis zum Beginne der Getreidecampagne betriebsfähig hergestellt werden.

Projectirte Errichtung einer Central-Markthalle in Budapest. (Interessenten-Versammlung.) In einer von Interessenten aller Geschäftskreise zahlreich besuchten Conferenz in Angelegenheit der projectirten Errichtung einer mit dem hauptstädtischen Eisenbahnnetze verbundenen Central-Markthalle (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1890) wurde mit Hinweis auf die grossartigen finanziellen und volkswirthschaftlichen Resultate des Hallenbetriebes in Berlin und Paris erkannt, dass der Bau einer Central-Markthalle in Budapest auch nur dann die gewünschten Erfolge zu erzielen vermögen wird, wenn gleichzeitig auch Bezirks-Markthallen eröffnet und diese mit der Centralhalle mit Schienensträngen directe verbunden werden, was bei der Ausdehnung und Verzweigung des Budapester Strassenbahnnetzes im Bereiche aller Bezirke wohl leichter möglich ist, als in irgend einer anderen Grossstadt. Auch wurde beantragt, der Bau sowohl als der Betrieb der Markthallen sei von der Commune zu führen und nicht einer Privatunternehmung zu überlassen, deren Tendenz es wäre, wenn auch auf Kosten der Consumenten, eine voraussichtlich sehr bedeutende Verzinsung des Anlagecapitals zu erzielen. Dieser Beschluss der Versammlung wird demnächst als Antragsgegenstand in der Generalversammlung des hauptstädtischen Municipal-Ausschusses zur Verhandlung gelangen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einschreiten um Herabsetzung der Uferpachtzinse und um Stempelbegünstigungen für den Budapester Localverkehr.) Die Budapester Municipalbehörde hat aus Anlass des Einschreitens der Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Auflassung des nach den Landungsstellen der Localschiffe im Bereiche der städtischen Quais zu bezahlenden Pachtzinses von jährlich 6156 fl., bezw. die Umwandlung dieses Pachtes in eine Anerkennungsgebühr von jährlich je einem Ducaten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25) betreffend, ein Comité eingesetzt, welchem unter Vorsitz des Baron Friedrich Kochmeister die Klarstellung der Frage übertragen wurde. In der Frage der Stempelbegünstigung hat ohne Ingerenz der Commune ausschliesslich nur der Finanzminister im Einvernehmen mit dem Handelsminister zu entscheiden.

Serbien. (Bildung einer Dampfschiffahrts-Gesellschaft.) Der serbischen Skupschtina liegt ein von der Regierung eingebrachter Gesetzentwurf über die Bildung einer serbischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft vor, der demnächst zur Verhandlung gelangen wird. Dem Gesetzentwurfe zufolge soll das neue Unternehmen den Namen „Erste serbische priv. Schiffahrts-Gesellschaft“ führen. Das Actiencapital hat drei Millionen Francs zu betragen, wovon eine Million mindestens sogleich eingezahlt werden muss. Der Staat garantirt der Gesellschaft eine 6pCt. Verzinsung des eingezahlten Capitals vom Tage des Beginnes des Dienstes an; die Gesellschaft erhält unentgeltlich den Grund für ihre Baulichkeiten; das ärarische Kohlenwerk bei Brza Palanka wird ihr unentgeltlich überlassen; ihren Bedarf an Holzmaterial wird sie gratis aus den Staatsforsten beziehen: sie wird überdies den Postdienst auf der Donau und Save besorgen. Alle diese Privilegien werden ihr auf 30 Jahre verliehen; überdies geniesst sie während der ersten zehn Jahre Steuerfreiheit und ausserdem das Recht der freien Einfuhr ihrer Bedürfnisse. Dafür behält sich der Staat das Aufsichtsrecht und die Einflussnahme auf die Tarife vor.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Das k. k. Landes- als Handelsgericht in Salzburg hat mit Beschluss vom 12. März dem Registerführer bei der Firma:

„Gaisbergbahn-Gesellschaft“

die Eintragung nachstehender Thatsachen in das Register für Gesellschaftsfirmen aufgetragen:

1. dass die Gesellschaftsstatuten laut Protokolles der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. October 1889, Z. 16.698, in Folge des Erlasses des hohen k. k. Ministeriums des Innern auf Grund Allerhöchster Genehmigung abgeändert worden sind;

2. dass die Firma und der Sitz der Gesellschaft unverändert bleiben;

3. dass der Gegenstand und die Zeitdauer des Unternehmens unverändert bleiben;

4. dass das Gesellschaftscapital, welches ursprünglich mit 780.000 fl. ö. W., zertheilt in 3900 Actien à 200 fl. ö. W., festgesetzt war, in Folge der von der Generalversammlung vom 5. October 1889 beschlossenen Erhöhung desselben durch Ausgabe von 1500 Stück Prioritätsactien à 200 fl., gegenwärtig 1,080.000 fl. beträgt und nunmehr in 1500 Stück Prioritätsactien à 200 fl. ö. W. und in 3900 Stück Stammactien à 200 fl. ö. W. zerlegt wurde;

5. dass die Prioritäts- und Stammactien auf den Ueberbringer lauten;

6. dass in Ansehung der Form der Bekanntmachungen sowie der öffentlichen Blätter, in welche dieselben aufzunehmen sind, keine Abänderung getroffen wurde.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 9·7 km lange Localbahn Enschede-Oldenzaal der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche im Laufe des Monates März dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Lagerstand im Monat März.) Vom 1. bis 31. März 1890 wurden 86.592 q Waaren ein- und 142.661 q ausgelagert; der Lagerstand betrug am 31. März 181.947 q im Assecuranzwerthe von 2,100.560 fl. gegen 301.187 q im Werthe von 3,267.270 fl. in der gleichen Periode des Vorjahres; darunter waren 69.052 q Weizen (gegen 152.034), 5119 q Roggen (gegen 39.498), 29.909 q Gerste (gegen 23.645), 21.872 q Hafer (gegen 32.058), 13.606 q Mais (gegen 4023), 3244 q Oelsaaten (gegen 3450), 2250 q Mehl und Kleie (gegen 1716), 4259 q Wein (gegen 2920), 1475 q Zucker (gegen 18.524) und 8197 hl Spiritus à 100 pCt. (gegen 3353 im Vorjahre). Die durchschnittliche Tagesbewegung während des Monates März bezifferte sich auf 9170 q; es wurden 17 Lagerscheine ausgegeben und bei 5 Lagerscheinen im Versicherungswerthe von 33.130 fl. eine Lombardirung von 22.000 fl. in die Lagerbücher vorgemerkt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XVII. Stückes.) Das am 24. März herausgegebene XVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 958: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 14. März 1890, Z. 2246, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Vieheinfuhr aus Böhmen nach dem Lande Salzburg.

— (Inhalt des XVIII. Stückes.) Das am 29. März herausgegebene XVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

959: Verfügung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 18. März 1890, Z. 18.830, betreffend Beschränkungen bei der Ein- und Durchfuhr von Pferden aus Russland

960: Erlass der k. k. Statthalterei für Nieder-Oesterreich vom 22. März 1890, Z. 11.097, betreffend die Ermächtigung der politischen Behörden der ersten Instanz zur fallweisen Ertheilung der Bewilligung zur Einbringung von Nutzvieh aus Ungarn nach Niederösterreich.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat den zum Inspector bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ernannten gewesenen Ministerial-Vicesecretär im k. k. Handelsministerium, kaiserl. Rath Adolf Freiherrn von Ingenhaeff, in Folge dessen Uebernahme in den Dienstverband der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, der Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft und der Function eines Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs bei der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn enthoben.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vicesecretär im k. k. Handelsministerium Alphons von Glaser zum landesfürstlichen Commissär bei der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.

Directer Personentarif.

Ab 15. April 1890 tritt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen der Station Wien (K. F. J. B.) und der Station Kahlenberg in Kraft; hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 8. August 1884 aufgehoben.

Wien, am 28. März 1890. [216]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung des Frachtsatzes für Bier ab Grybów nach Ustrzyki.

Mit 15. Mai 1890 tritt der in der VI. Auflage des Nachtrages II zu dem vom 1. Juli 1883 giltigen Tarif, Theil II, für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen unter Post Nr. 4/a für Bier ab Grybów nach Ustrzyki enthaltene Frachtsatz von 55·7 kr. pro 100 kg ausser Wirksamkeit.

Wien, am 29. März 1890. [217]

Donau-Umschlagstarif von und nach Serbien via Korneuburg.

Einführung eines Nachtrages I.

Mit 15. April 1890 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 15. Mai 1888 giltigen Donau-Umschlagstarife von und nach Serbien via Korneuburg zur Einführung.

Derselbe enthält unter Anderem einen neuen Ausnahmetarif für Zucker und für Getreide.

Exemplare desselben erliegen bei den betheiligten Stationen zur Einsicht und bei der unterzeichneten Verwaltung zur Einsicht und zum Bezuge bereit.

Wien, am 2. April 1890. [218]

Die General-Direction der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Nachtrag VIII zu Theil II, Heft 2.

Am 15. April 1890 tritt der Nachtrag VIII zu Theil II, Heft 2, des Verbands-Gütertarifes mit neuen, bezw. abgeänderten Frachtsätzen des Specialtarifes III und der Ausnahmetarife 6/a, b und c, 11 und 14/b für einzelne Stationen in Kraft.

Die neue Fassung des Ausnahmetarifes 3 (für Wolle) und die erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6/a (für europäisches Holz) für den Verkehr mit Aussig (A. T. E.) gelten erst vom 15. Mai 1890 ab.

Der Nachtrag ist durch die Verbands-Verwaltungen zu erhalten.

Wien, am 1. April 1890. [219]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Sistirung desselben.

In Folge Abänderung der Fahrpreise auf den rumänischen Staatsbahnen wird die directe Personen- und Gepäcksabfertigung im obgenannten Verkehre bis auf Weiteres sistirt.

Wien, am 31. März 1890. [220]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Frachtbegünstigungen für Saatgetreide und Gräsersamen auf den galizischen k. k. Staatsbahnlinien und auf den Linien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn.) Auf sämmtlichen in Galizien gelegenen k. k. Staatsbahnlinien und auf den daselbst im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen (mit Ausnahme der Bukowinaer und Kolomeaer Localbahnen, sowie der Localbahn Lemberg-Bełzec [Tomaszów]) wird im Zeitraume vom 25. März bis 30. April 1890 die Frachtberechnung für die Beförderung von Saatgetreide und Gräsersamen aller Art bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen zu dem ermässigten Einheitssatze von 0·1 kr. für 100 kg und 1 km unter der Bedingung zugestanden, dass die bezüglichen Frachtbriefe auf die „Hauptverwaltung des Vereines der Ackerbaukreise in Lemberg" als Aufgeber und eines der in Galizien gelegenen „Ackerbaukreise" als Empfänger zu lauten haben. Die gleichen Tarifbegünstigungen gelangen auch auf den Linien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn zur Anwendung.

Elbeumschlagsverkehr. (Einführung neuer, vereinfachter Tarife.) In der am 12. Februar 1890 abgehaltenen Verbandsconferenz der Elbeumschlagsverkehre wurde der Beschluss gefasst, in den Tarifen für die verschiedenen Elbeumschlagsplätze dadurch eine Vereinfachung herbeizuführen, dass für jedes Verkehrsgebiet, sonach für Oesterreich, Ungarn, Galizien, Nordwestböhmen (Westösterreich) und Südwestrussland je ein gemeinsames Tarifheft erstellt wird, welches Frachtsätze sowohl für Laube, wie für Aussig (Landungsplatz), Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbquai zu enthalten hat. Des Weiteren wird für sämmtliche Umschlagstarife ein gemeinsamer Theil I in Aussicht genommen. Die Geschäftsführung wird von der Oesterr. Nordwestbahn besorgt werden.

Deutscher Eisenbahntarif. (Theil I.) Am 1. April 1890 tritt ein neuer Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil I, in Kraft, durch welchen der bezügliche Tarif, Theil II, vom 1. Juli 1888 aufgehoben wird.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. (Nachtrag VIII zum Verbands-Gütertarife, Theil III.) Am 1. April 1890 tritt der Nachtrag VIII zum Theil III des Verbandstarifes in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Aufhebung directer Frachtsätze, Erweiterung des Classentarifes, Erweiterungen und Aenderungen der Ausnahmetarife.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung von Stationen auf der Localbahn Steinamanger-Pinkafeld.) Die bisher blos für den Personen-, Gepäcks- und Eilgut-, sowie für den Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesenen Stationen Csajta, Óvár-Vashegy und Sámfalva der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szombathely-Pinkafö wurden mit 15. März auch für den Stückgut-Frachtenverkehr eröffnet. Rücksichtlich der in diesen Stationen zur Aufresp. Abgabe gelangenden Stückgüter finden die Frachtsätze auf Grund der im Gütertarife (Theil II) der Localbahn Szombathely-Pinkafö (Steinamanger-Pinkafeld) für die genannten Stationen festgesetzten kilometrischen Entfernungen laut Gebührenberechnungs-Tabelle Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
905	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rüben, Rübenschnitte, Scheideschlamm, Erde und gewöhnliche Baumaterialien	Schönhof oder vice versa	Kaschitz loco und transit Kettowitz Gr.-Wietschitz Willomitz Radonitz	Bei Frachtzahlung für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Unter Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1891	Localtarif	kr. 6·0 5·0 6·0 8·0 bezw. 7·1 9·5 bezw. 8·3	kr. 4·5 4·0 4·5 6·5 7·8	kr. 1·5 1·0 1·5 1·5 bezw. 0·6 1·7 bezw. 0·5	Im Kartirungswege		
906	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kammersäure (niedergrädige Schwefelsäure)	Kazňau Pilsen	Sigmundsherberg-Horn	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Aufrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen. Sendungen müssen in eigenen Kesselwagen verladen zur Aufgabe gelangen und an eine Kunstdüngerfabrik adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 71·0 65·0	kr. 62·0 58·0	kr. 9·0 7·0	Im Kartirungswege		
907	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Heu, Stroh und Klee, ungepresst	Wallern Neumarkt-Kallham Riedau Andorf Taufkirchen	Grieskirchen	Bei Aufgabe in Wagenladungen ohne Rücksicht auf das im Wagen verladene Quantum. Auf- u. Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	Pro Wagen fl. 2·60 2·90 4·60 5·50 6·50	Verschieden	Im Kartirungswege		
908	K.k.St.B.		Tafelglas	Wien K.E.B. loco und transit	Linz	a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte b) Bei Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. a) 98·5 b) 70·3	kr. 76·0 61·0	kr. 22·5 9·3	Im Kartirungswege		
909	K.k.St.B.		Kohle, mineralische	Blosdorf	Triebitz loco und transit	Frachtzahlung mind. nach der Tragfähigkeit des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	9·5 kr.	5·4 kr.	4·1 kr.	Im Kartirungswege		
910	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel	Trupschitz	Wurzmes	Bei Frachtzahlung für die Tragkraft des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	6·2 kr.	4·2 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
911	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kaffeesurrogate	Eger	Nussdorf transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen nach Budapest oder darüber hinaus bestimmt sein und per Schiff oder Bahn weiter verfrachtet werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	142·0 kr.	100·0 kr.	42·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclam. Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recep., welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	

Für Sendungen nach Wien-Donauquaibahnhof wird ab Nussdorf transit eine weitere Gebühr von 4·0 kr. pro 100 kg und nach Wien St.E.G. eine solche per 6·0 kr. pro 100 kg eingerechnet. Soferne die Ablenkung auch nur einer Sendung constatirt werden sollte, wird die Rückvergütung nicht geleistet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
912	K.k.St.B.		Dunggys	Lemberg Szczerzec	Rawa ruska trs.	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief mit der Bestimmung nach Stationen der Strecke Rawa ruska-Sokal	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 22·7 29·0	kr. 16·0 22·3	kr. 6·7 6·7	Im Kartirungswege		
913	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische	Mislowice transito für Sendungen von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau	Suczawa transito (für Rumänien)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Vom 8. April 1890 bis Ende April 1891	Ausnahmetarif für den Ober-schlesisch-Rumänischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1890	148·0 Markpfennige	133·3 Markpfennige	14·7 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, und bei den Sendungen inländischer Provenienz auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Duplicat-Frachtbriefe und Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	
				Sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres via Montanbahn				Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Rumänischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1890	Centimes 205·0	Centimes 188·4	Centimes 16·6			
				Hruschau					202·0	185·4	16·6			
				Oderberg					200·0	183·4	16·6			
				M.-Ostrau loco					203·0	186·4	16·6			
				Dzieditz					188·0	171·4	16·6			
				Oswiecim loco					185·0	166·4	18·6			
				Mislowice loco					185·0	166·4	18·6			
				Trzebinia					185·0	166·4	18·6			
				Szczakowa					185·0	166·4	18·6			
914	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	a) M.-Ostrau b) Oderberg trs. für Sendungen von Karwin	Oswiecim trans. für Königshütte	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende März 1891	Localtarif vom 1. November 1889, bezw. directer Tarif mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. August 1889	kr. 18·3 17·2	kr. 16·1 12·1	kr. 2·2 5·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				a) M.-Ostrau b) Oderberg trs. für Sendungen von Karwin	Oswiecim trans. für Laurahütte				18·3 17·2	17·3 13·3	1·0 3·9			
				Oderberg transito für Sendungen nach Karwin	Oswiecim trans. für Friedrichshütte				17·2	10·4	6·8			
915	Bozen-Meraner Bahn		Kalk, gebrannt, Kalkstaub, Marmormehl	Meran	Bozen	a*) Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür c) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	a) 30 kr. b) 30 kr. c) 30 kr.	a) 15 kr. b) 18 kr. c) 20 kr.	a) 15 kr. b) 12 kr. c) 10 kr.	Im Kartirungswege	*) Original-Aufgabs-Recepisse, bis längstens 31. Jänner 1891	*) Bei Erreichung von 500 Tonnen in der bedungenen Zeit wird ein weiterer Betrag von 30 kr. pro Tonne rückvergütet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
916	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Langholz			Minimalquantum 500 Waggons, wovon mindestens 100 Waggons nach Raudnitz oder nach Stationen über Raudnitz verfrachtet werden müssen. Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Langholztransporte giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis Ende Mai 1891	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes 2 etc.	Kreuzer ö. W.			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende August 1891 vorzulegen sind	
				B.-Trübau	Kolin St.E.G.				33·9	23 5	10 4			
				Triebitz					33·7	23 5	10·2			
				Landskron					41·8	23·5	18·3			
				Sichelsdorf					36·6	24·0	12·6			
				Budigsdorf					33·4	25·0	8·4			
				Hochstein					36·6	25·5	11·1			
				Hohenstadt					36·6	26·0	10·6			
				Abtsdorf					33·7	24·2	9·5			
				Zwittau					33·7	25·5	8·2			
				Hermanméstec					20·6	17·0	3·6			
				Leitomischl					33·8	25·8	8·0			
				B.-Trübau	Raudnitz				47·7	40·7	7·0			
				Triebitz					49·2	42·2	7·0			
				Landskron					60·3	43 3	17·0			
				Sichelsdorf					56·1	42·2	13·9			
				Budigsdorf					49·2	42·2	7·0			
				Hochstein					50·3	43·3	7·0			
				Hohenstadt					52·3	45·3	7·0			
				Abtsdorf					47·7	40·7	7·0			
				Zwittau					47 7	40·7	7·0			
				Greifendorf					49·0	42·0	7·0			
				Blansko					57·1	50·1	7·0			
				Adamsthal					58·4	51·4	7·0			
				Leitomischl					50·7	43 7	7·0			
917	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleum-Naphta), Blau-, Grün- und Maschinenöl	Pardubitz St.E.G. oder Oe.N.W.B		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	kr.		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung. Diese Frachtsätze gelten nur für Transporte, welche von der Pardubitzer Petroleum-Raffinerie stammen und finden auf Transporte anderer Provenienz keine Anwendung
					Bakow B.C.B. u. B.N.B.					21·8				
					Bensen					37·4				
					B.-Kamnitz					43·9				
					B.-Leipa					39·0				
					Falkenau-Hillemühl					45·1				
					Franzensthal					37·4				
					Georgswalde-Ebersbach					48 4				
					Haida					41·2				
					Rumburg					47·3				
					Schluckenau					48·9				
					Schönlinde					46·2				
					Warnsdorf					47·3				
					Steinschönau					55·1				
					Zwickau i/B.					48·1				
					Schönau					51·7				
					Hainspach-Wölmsdorf					52·1				
					Nixdorf					52·8				
918	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zuckerrüben	Saitz	Segen-Gottes	Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende März 1891	Localtarife	Kreuzer 24 6	21·2	3·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Auspitz					24·0	20·6	3 4			
			Rübenschnitze, Presslinge	Saitz					19·8	16·4	3·4			
				Auspitz					19·2	15·8	3·4			
				via Brünn oder vice versa										
919	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes III und des Ausnahmetarifes 2	Opočno	Pr.-schles. Stationen, zwischen Halbstadt und Breslau (incl.), Königszelt und Liegnitz, sowie Stationen zwisch. Hirschberg und Neurode	Aufrechthaltung der für den Specialtarif III und Ausnahmetarif 2 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandtarif	Verschieden	Verschieden	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf die reclamirende Firma als Versender lautend; vorzulegen längstens bis 31. März 1891	
920	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classen I, II, A, B und C, sowie des Specialtarifes 3	Grammat-Neusiedl (für Sendungen aus der Franzensthaler Papierfabrik, per Schleppbahn befördert) oder vice versa	Klein-Neusiedl (Station)	Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Besteht nicht	13·0 kr.		Im Kartirungswege		In diesem Frachtsatz ist die Zuschubsgebühr von der Station Grammat-Neusiedl in die Franzensthaler Papierfabrik oder umgekehrt, bereits enthalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
921	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Bubenč (Bahnhof)	Lieben Běchovic Auval Böhm.-Brod Poříčan Peček Cerhenic Velim Kolin Selč Roztok Libšic Kralup	Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	6·1 8·2 10·8 13·4 14·9 16·8 17·7 18·7 20·6 — 5·6 7·7 9·2	Kreuzer 5·3 6·8 8·6 10·4 11·5 13·0 13·7 14·4 15·9 4·0 5·0 6·4 7·5	0·8 1·4 2·2 3·0 3·4 3·8 4·0 4·3 4·7 — 0·6 1·3 1·7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen besorgt die Partei
922	Böhmischen Commercial-bahnen		Kohle und Coaks	Rokycan	Miröschau	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen und unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, bezw. Classen giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif	8·3	Kreuzer 6·0	2·3	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen Ende März 1891	
			Güter der Classe C (mit Ausnahme von Eisen)						7·5	6·0	1·5			
923	Südbahn-Gesellschaft		Schienen und Schienenbefestigungsmittel	Prevali	Laibach S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen zum Bau der Localbahn Laibach-Stein bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein. Auf- und Abladen durch Partei, widrigenfalls eine Mgb. von 4 kr. pro 100 kg angerechnet wird	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1890	Temporärer Anhang vom 1. Jänner 1890, fortl. Nr. 26 b	64 kr. Noten incl. Mgb.	32 kr. Noten excl. Mgb.	32 kr. Noten	Im Kartirungswege		
924	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kreide, geschlemmt, und Wienerweiss	Kismarton-Szárazvám (Eisenstadt-Mühlendorf)	Ternitz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen der betheiligten Bahnverwaltungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	14·9 kr. Not. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
925	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eichenklötze	Barcs (Wasserprovenienz) via Leoben	Passau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen (auch Schutzwagen). Sendungen müssen nach Barcs per Schiff gelangt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden je nach der Länge der Klötze	71 kr. ö. W. incl. Mgb. und inclus. der 5%igen ungar. Transportsteuer	Verschieden je nach der Länge der Klötze	Im Kartirungswege		
926	Böhmischen Nordbahn		Zucker der Classe II	1. B.-Leipa 2. Münchengrätz 3. Svijan-Podol	Prag B.N.B. loco und transit	5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis ultimo 1890	Local	kr. 54·3*) 49·0 53·0	kr. 46·3 42·0 42·0	kr. 8·0 7·0 11·0	Im Kartirungswege		*) Derzeitiger Kartirungs-Frachtsatz (Vrdgs.-Bl. Nr. 30, Post 763), welcher hiemit aufgehoben wird

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatte Nr. 36 vom 27. März 1890, sub 851, hat die Routenvorschrift anstatt: „via Stadlau—B.-Trübau—Olmütz" richtig zu lauten: „via Chotzen—B.-Trübau—Olmütz."

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 18 vom 13. Februar 1890, unter fortlaufender Nr. 577 bei Teschen K.F.N.B. und Teschen K.O.E. für Möbel aus gebogenem Holze

unter a) und e) angeführten Frachtsätze ermässigen sich
von 5·64 und 1·92 Mark
auf 5·17 und 1·59 Mark pro 100 kg

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October l. J. zur Eröffnung gelangenden Linie **Jasło - Rzeszów** der k. k. Staatsbahnen wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände
1	Einfache harte und weiche Möbel und möbelartige Requisiten mit und ohne Anstrich.
2	Feinere harte und weiche Möbel mit Anstrich.
3	Harte gebeizte und polirte Möbel auch aus gebogenem Holze.
4	Gepolsterte Möbel.
5	Amerikanisch fournirte Möbel.
6	Uhren.
7	Oberbau- und andere Werkzeuge, eiserne Betriebsrequisiten, Schaufeln, Graskratzen, Mörtelkrücken.
8	Hölzerne Werkzeuge oder Requisiten, Gepäcks- oder Schiebkarren, Hebbäume, Schuss- oder Feuerleitern.
9	Schiebtruhen mit und ohne Aufsatz.
10	Wasserbottiche.
11	Laternen diverse, Hand- und Signal-, dann Wagenlaternen.
12	Spenglerwaaren, Blechkannen, Flaschen, Büchsen.
13	Cassen oder Billetkästen, Plombir- oder Decoupirzangen.
14	Feuerspritzen.
15	Decimal- oder Centimalwaagen.
16	Eiserne Möbel, Gusssäulen.
17	Gestählte Werkzeuge, Geleislehren, Wasserwaagen mit Stellvorrichtung, Zangen oder Cirkel, Hobel und Sägen.
18	Winden.
19	Waarendecktücher.
20	Kotzen und Bett-Einrichtungsgegenstände, Vorhänge, Lein-, Hand- und Abwischtücher.
21	Besen und Bürstenbinderwaaren.
22	Luster und Lampen.
23	Feilen.
24	Seilerwaaren.
25	Metallglocken.
26	Taschnerwaaren, Signalfahnen.
27	Stempel oder Stampiglien, Compositeure.
28	Zeichnen- oder Schreibrequisiten, Signalhörner oder Pfeifen.
29	Gitter und Siebwaaren.

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände müssen verpackt und franco einer Station der k. k. Staatsbahnen oder einer Station der oben bezeichneten im Bau befindlichen Linie bis längstens 18. August 1890 geliefert werden.

Offertformularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bedingnisse für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Bahnhofgebäude der Westbahn, Fachabtheilung II), ferner den k. k. Eisenbahn - Betriebsdirectionen in Krakau und Lemberg oder der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Jasło eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 14. April 1890, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird eine Stunde nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden.

Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

WIEN, im März 1890.

Die k. k. General-Direction
der
Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 40. **Wien, 5. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Mit Rücksicht auf die hohen Feiertage gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 10. April zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. März 1890 *), betreffend ein Uebereinkommen zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem deutschen Reiche vom 12. März 1890 über die wechselseitige Anerkennung von Leichenpässen.

Zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie einerseits und dem deutschen Reiche andererseits ist über die wechselseitige Anerkennung von Leichenpässen nachstehende Vereinbarung getroffen worden:

1. Die Leichenpässe, welche von einer zuständigen Behörde in Deutschland ausgestellt sind, werden in beiden Staatsgebieten der österreichisch-ungarischen Monarchie, und Leichenpässe, welche von einer zuständigen Behörde eines der beiden Staatsgebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie ausgestellt sind, werden in Deutschland für die Zulassung der Leichen zur Beförderung auf Eisenbahnen als giltig anerkannt.

   Die Leichenpässe sind nach anliegendem Formular auszufertigen.

   Dasselbe gilt für die im engeren Grenzverkehre nicht mittelst der Eisenbahn auf eine Entfernung bis zu 15 km erfolgenden Leichentransporte mit der Massgabe, dass bezüglich dieser Transporte die für den Eisenbahnverkehr über die Einsargung der Leichen getroffenen Festsetzungen ausser Anwendung bleiben.
2. Die vertragenden Theile werden sich gegenseitig die Behörden und Dienststellen namhaft machen, welche zur Ausstellung von Leichenpässen befugt sind.
3. Der Leichenpass darf nur für eine solche Leiche ertheilt werden, über welche die nachstehenden Ausweise geliefert worden sind:
   a) Eine amtliche Sterbe-Urkunde.
   b) Eine Bescheinigung des beamteten Arztes über die Todesursache, sowie darüber, dass seiner Ueberzeugung nach der Beförderung der Leiche gesundheitliche Bedenken nicht entgegenstehen.

   Ist der Verstorbene in der tödtlich gewordenen Krankheit von einem anderen Arzte behandelt worden, so hat der beamtete Arzt den Letzteren vor Ausstellung der Bescheinigung betreffs der Todesursache zu hören.

   c) Ein Ausweis über die vorschriftsmässig erfolgte Einsargung der Leiche.

   In letzterer Beziehung sind folgende Bestimmungen massgebend:

   Die Leiche muss in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallsarge luftdicht eingeschlossen und letzterer von einer hölzernen Umhüllung dergestalt umgeben sein, dass jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird.

   Der Boden des Sarges muss mit einer mindestens 5 cm hohen Schicht von Sägemehl, Holzkohlenpulver, Torfmüll oder dergleichen bedeckt, und es muss diese Schicht mit 5perc. Carbolsäurelösung **) reichlich

*) Enthalten in dem am 29. März 1890 ausgegebenen XIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 46.

**) Anmerkung: Ein Theil sogenannter verflüssigter Carbolsäure (Acidum carbolicum liquefactum) ist in 18 Theilen Wasser unter häufigem Umrühren zu lösen.

besprengt sein. In besonderen Fällen, z. B. für einen Transport von längerer Dauer oder in warmer Jahreszeit, kann nach dem Gutachten des beamteten Arztes eine Behandlung der Leiche mit fäulnisswidrigen Mitteln verlangt werden. Diese Behandlung besteht gewöhnlich in einer Einwicklung der Leiche in Tücher, die mit fünfpercentiger Carbolsäurelösung getränkt sind. In schwereren Fällen muss ausserdem durch Einbringen von gleicher Carbolsäurelösung in die Brust- und Bauchhöhle (auf die Leiche eines Erwachsenen zusammen mindestens 1 Liter gerechnet) oder dergleichen für Unschädlichmachung der Leiche gesorgt werden.

4. Ist der Tod im Verlaufe einer der nachstehend benannten Krankheiten: Pocken, Scharlach, Flecktyphus, Diphtherie, Cholera, Gelbfieber oder Pest erfolgt, so darf der Leichenpass nur dann ertheilt werden, wenn mindestens ein Jahr nach dem Tode verstrichen ist.

5. Die Leiche muss von einer zuverlässigen Person begleitet sein.

Im Uebrigen erfolgt die Beförderung der Leichen auf den Eisenbahnen nach den in jedem Lande hiefür bestehenden Vorschriften.

6. Durch diese Bestimmungen werden Abmachungen einzelner zum deutschen Reiche gehöriger Bundesstaaten mit der österreichisch-ungarischen Monarchie, durch welche für die Transporte von Leichen der in den beiderseitigen Grenzorten in Verwendung stehenden Angestellten der Zoll- und Eisenbahn-Verwaltungen und für die Transporte der Leichen und Angehörigen derselben gewisse Erleichterungen zugesichert sind, nicht berührt.

7. Gegenwärtiges Uebereinkommen tritt am 1. April 1890 in Kraft.

Jedem Theile steht der Rücktritt von demselben nach sechsmonatlicher Kündigung frei.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten die gegenwärtige Erklärung in doppelter Ausfertigung mit ihrer Unterschrift versehen und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Wien, am 12. März 1890.

Kálnoky m. p.

(L. S.)

Leichenpass.

Die nach Vorschrift eingesargte Leiche de. am ..ten .... 18.. zu (Ort) an (Todesursache) verstorbenen (Alter) jährigen (Stand, Vor- und Zuname des Verstorbenen, bei Kindern: Stand der Eltern) soll mittelst Eisenbahn von (Gemeinde, Bezirk, Comitat, Land) über (Grenz-Eisenbahnstation) nach (Gemeinde, Bezirk, Comitat, Land) zur Bestattung gebracht werden.

Nachdem zu dieser Ueberführung dem Begleiter der Leiche (Stand und Name) die Genehmigung ertheilt worden ist, werden sämmtliche Behörden, deren Bezirke durch diesen Leichentransport berührt werden, ersucht, denselben ungehindert und ohne Aufenthalt weiter gehen zu lassen.

.... den ..ten .... 18..

(L. S.) (Die Unterschrift.)

Das vorstehende Uebereinkommen wird nach erfolgtem Austausche der Erklärungen mit der Wirksamkeit für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder kundgemacht, und werden nachstehend jene Behörden und Dienststellen, welche im deutschen Reiche derzeit zur Ausstellung von Leichenpässen ermächtigt sind, bekanntgegeben.

Verzeichniss

der zur Ausstellung von Leichenpässen in den einzelnen Ländern des deutschen Reiches derzeit zuständigen Behörden und Dienststellen.

1. Königreich Preussen:

a) die Regierungspräsidenten für die Provinz Posen, die Regierungen zu Bromberg und Posen;

b) die Polizeipräsidenten zu Berlin, Breslau, Frankfurt a. M. und Königsberg i. Ostpr.; die Polizeidirectionen zu Aachen, Cassel, Celle, Coblenz, Cöln, Danzig, Göttingen, Hannover, Magdeburg, Posen, Potsdam, Stettin und Wiesbaden; die Landräthe (im Regierungsbezirke Sigmaringen die Oberamtmänner) sowie die kgl. Hilfsbeamten zu Elbingerode, Neuenhaus, Norderney und Wilhelmshaven;

c) die Hardesvoigteien auf Föhr, Sylt und Pellworm; die klösterliche Obrigkeit zu Preetz und das Polizeicommissariat zu Gaarden sowie die städtischen bezw. ländlichen Polizeiverwaltungen in nachbezeichneten Orten: Aken, Alsleben a. S., Alt-Damm, Altona, Andernach, Arendsee, Arneburg, Aschersleben, Aurich, Barby, Barten, Bartenstein, Bartschin, Baruth, Belgern, Bendorf, Bibra, Bingerbrück, Bismark, Bocholt, Bodenwerder, Bonn, Boppard, Brandenburg a. H., Braunfels, Bredstedt, Brehna, Bremervörde, Bromberg, Brüssow, Bukow, Bünde, Burg b. M. (Regierungsbezirk Magdeburg), Burg (Regierungsbezirk Düsseldorf), Burscheid, Buxtehude, Calbe a. M., Callies, Camon, Carlshafen, Clötze, Cochstedt, Cönnern, Conz, Cottbus, Cranenburg, Crone a. d. Brahe, Cronenberg, Croppenstedt, Cüstrin, Dahme, Dardesheim, Derenburg, Dinslaken, Dommitzsch, Drengfurt, Duderstadt, Düben, Dülken, Eberswalde, Egeln, Ehringshausen, Eilenburg, Einbeck, Elbing, Eldagsen, Elten, Emden, Emmerich, Ems, Erfurt, Esens, Exin, Eydtkuhnen (Grenzstation), Finsterwalde, Forst i. L., Frankfurt a. O., Friedland (Regierungsbezirk Königsberg), Friedrichstadt, Fürstenwalde (Spree), Garz a. d. O., Gembitz, Gerbstedt, Gerresheim, Gilgenburg, Glückstadt, Görlitz, Gollantsch, Gollnow, Gommern, Gonsawa, Goslar, Gräfenheinichen, Gröningen, Gross-Salze, Guben, Guttentag, Hadmersleben, Halberstadt, Hameln, Harburg, Havelberg, Heiligenhafen, Heilsberg, Helmarshausen, Hilden, Hildesheim, Hitdorf, Hohenmölsen, Hohenstein (Regierungsbezirk Königsberg), Hornburg, Janowitz, Ibbenbüren, Jerichow, Jessen, Joachimsthal, Kaiserswerth, Kaldenkirchen, Kappeln, Kattowitz, Kemberg, Kettwig, Kiel, Kirn, Königshütte O. S., Konstadt, Kruschwitz, Labischin, Landsberg a. W. (Regierungsbezirk Frankfurt a. O.), Landsberg (Regierungsbezirk Merseburg), Langenberg, Langensalza, Leer, Lengerich, Lenzen, Leschnitz, Lichtenau, Lieb-

stadt, Liegnitz, Lingen, Loburg, Löbejün, Lontzen, Loslau, Lüdenscheid, Lüneburg, Lütjenburg, Lychen, Melle, Merscheid, Mettmann, Mewe, Mühlhausen (Regierungsbezirk Erfurt), Mühlhausen (Regierungsbezirk Königsberg), Müncheberg, Münden, Münder, Münster, Myslowitz, Neumünster, Neunkirchen, Neustadt a. R. (Regierungsbezirk Hannover), Neustadt (Regierungsbezirk Schleswig), Niedermarsberg, Nienburg, Nikolai, Norden, Nordhausen a. H., Northeim, Oberhausen, Oberlahnstein, Odenkirchen, Oebisfelde, Oeynhausen, Oldesloe, Opladen, Orsoy, Ortrand, Osnabrück, Osterfeld, Osterode a. H., Osterwieck, Ottensen, Ottmachau, Pakosch, Papenburg, Pasewalk, Passenheim, Patschkau, Pattensen, Peine, Pitschen, Pollnow, Polzin, Prettin, Pretzsch, Pritzwalk, Quakenbrück, Ratingen, Rheinberg, Rheine, Rogowo, Rügenwalde, Saalfeld, Sandau, Schildau, Schippenbeil, Schkölen, Schmiedeberg (Regierungsbezirk Merseburg), Schneidemühl, Schocken, Schönebeck, Schönlanke, Schraplau Schwanebeck, Schwelm, Schwiebus, Seehausen i. A. (Kreis Osterburg), Seehausen (Kreis Wanzleben), Seyda, Sobernheim, Bad-Soden, Sohrau O. S., Soldau, Sommerfeld, Sonnenburg, Spandau, Stade, Stassfurt, Steele, Stössen, Stolberg, Storkow, Strälen, Stralsund, Strasburg (Regierungsbezirk Potsdam), Strausberg, Stromberg, Suhl, Tangermünde, Telgte, Teuchern, Trarbach, Tremessen, Treptow a. d. Rega, Treptow a. d. Tollense, Treuenbrietzen, Trier, Uelzen, Unna, Velbert, Verden, Versmold, Viersen, Vlotho, Warburg, Wattenscheid, Wegeleben, Wendisch - Buchholz, Werben, Werden, Werder, Werl, Wettin, Willenberg, Witten, Wittstock, Wollin in Pom., Wülfrath, Wunztorf, Xanten, Zahna, Zanow, Zehdenick, Ziegenhals, Ziesar, Zörbig;

2. Königreich Bayern:

die Bezirksämter,
die Stadtmagistrate,
die Polizeidirection zu München,
die exponirten Bezirksamts-Assessoren, sowie, für die im § 34 des Eisenbahnbetriebs-Reglements unter Nr. 8 erwähnten Leichentransporte, die Verwaltungen der Strafanstalten und der Arbeitshäuser;

3. Königreich Sachsen:

die Amtshauptmannschaften,
die Stadträthe,
der Director der vereinigten Landesanstalten zu Hubertusburg;

4. Königreich Württemberg:

die Stadtdirection Stuttgart,
die Oberämter;

5. Grossherzogthum Baden:

die Bezirksämter;

6. Grossherzogthum Hessen:

die Kreisämter;

7. Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin:

die Ortspolizeibehörden, nämlich
im Domanium: die Aemter,
auf den ritterschaftlichen Gütern: die Gutsobrigkeiten,
im Gebiete der Städte: die Magistrate und die städtischen Polizeibehörden, sowie
im Gebiete der drei Landesklöster: die Klosterämter;

8. Grossherzogthum Sachsen:

die Bezirksdirectoren,
die Gemeindevorstände von Jena und Ilmenau;

9. Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz:

a) im Herzogthume Strelitz:

die Aemter,
die Gutsobrigkeiten,
die Magistrate;

b) im Fürstenthum Ratzeburg:

die Landvoigtei,
die Gutsherrschaften;

10. Grossherzogthum Oldenburg:

a) im Herzogthume Oldenburg und im Fürstenthume Lübeck:

die Gemeindevorstände,
die Stadtmagistrate;

b) im Fürstenthume Birkenfeld:

die Bürgermeister;

11. Herzogthum Braunschweig:

die Kreisdirectionen,
die Polizeidirection zu Braunschweig,
die Stadtpolizeibehörden zu Blankenburg, Eschershausen, Gandersheim, Hasselfelde, Helmstedt, Holzminden, Königslutter, Schöningen, Schöppenstedt, Seesen, Stadtoldendorf, Wolfenbüttel;

12. Herzogthum Sachsen-Meiningen:

die Landräthe sowie
für die im § 34 des Eisenbahnbetriebs-Reglements unter Nr. 8 erwähnten Leichentransporte die Direction des Zuchthauses zu Massfeld;

13. Herzogthum Sachsen-Altenburg:

die Landrathsämter,
die Stadträthe;

14. Herzogthum Sachsen-Coburg und Gotha:

a) im Herzogthume Coburg:

das Landrathsamt zu Coburg,
die Magistrate zu Coburg, Neustadt und Rodach,
der Stadtrath zu Königberg in Franken;

b) im Herzogthume Gotha:

die Landrathsämter,
die Stadträthe zu Gotha, Ohrdruf und Waltershausen;

15. Herzogthum Anhalt:

die Regierung, Abtheilung des Innern,
die Kreisdirectionen, sowie
für die im § 34 des Eisenbahn-Betriebsreglements unter Nr. 8 erwähnten Leichentransporte,
die Direction der Strafanstalt zu Coswig;

16. Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen:

die Landräthe;

17. Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt:

a) bei Transporten von Leichen innerhalb des Fürstenthums:

die Orts-Polizeibehörden;

b) bei Transporten über die Grenzen des Fürstenthums hinaus:

die Landrathsämter;

18. Fürstenthum Waldeck:

die Kreisamtmänner;

19. Fürstenthum Reuss älterer Linie:

das Landrathsamt zu Greiz,
der Amtsrichter zu Burgk;

20. Fürstenthum Reuss jüngerer Linie:

die Landrathsämter zu Gera und Schleiz;

21. Fürstenthum Schaumburg-Lippe:
die Landrathsämter,
der Polizeidirector zu Bückeburg,
der Magistrat zu Stadthagen;

22. Fürstenthum Lippe:
die Magistrate der Städte Barntrup, Blomberg, Detmold, Horn, Lage, Lemgo, Salzuflen, Schwalenberg,
die Verwaltungsämter zu Blomberg, Brake, Detmold, Lipperode-Cappel, Schötmar;

23. Freie und Hansestadt Lübeck:
das Polizeiamt zu Lübeck;

24. Freie Hansestadt Bremen:
die Polizeidirection zu Bremen,
der Landherr in Bremen,
die Aemter zu Bremerhaven und Vegesack;

25. Freie und Hansestadt Hamburg:
die städtische Polizeibehörde zu Hamburg,
der Amtsverwalter zu Ritzebüttel,
der Bürgermeister zu Bergedorf;

26. Elsass-Lothringen:
die Kreisdirectoren,
die Polizeidirectoren zu Metz und Strassburg.

Ausserdem sind die diplomatischen Vertreter des deutschen Reiches in St. Petersburg, Constantinopel und Rom, der kaiserliche Ministerresident in Tanger, die kaiserlichen Consularämter in Russland, in Italien, in der Schweiz, in Algier und Tunis, die kaiserlichen Generalconsuln zu Constantinopel und Kairo zur Ausstellung von Leichenpässen für Leichentransporte, welche nach dem deutschen Reiche bestimmt sind, ermächtigt.

Taaffe m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 23. März 1890, Z. 2214/III, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Affichirung der Lagerbegünstigungen in den für die Parteien bestimmten Räumen der Güterexpedite.

Mit dem h. ä. an den Verwaltungsrath der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Namens sämmtlicher Bahnverwaltungen gerichteten Erlasse vom 9. December 1885, Z. 10.846, Centralblatt f. E. u. D. Nr. 151, wurde über Auftrag des hohen k. k. Handelsministeriums die Verfügung getroffen, dass die für einzelne Stationen zugestandenen besonderen Lagerbegünstigungen durch entsprechende Affichen in diesen Stationen, insbesondere durch Affichen in den für die Lagerung der Güter bestimmten Magazinsräumen zur allgemeinen Kenntniss gebracht werden.

Da nun das Auf- und Ablegen der Güter dermalen vorwiegend durch die Bahnorgane besorgt wird, und die Parteien oder deren Bedienstete sohin nur noch in Ausnahmsfällen eine Veranlassung haben, die Magazinsräume zu betreten, die betreffenden Bediensteten hiebei überdies in der Regel nur zu manuellen Leistungen berufen sind, so wird durch die mit obigem Erlasse angeordnete Affichirung die beabsichtigte Publicität der gewährten Lagerbegünstigungen nicht mehr erreicht. Der citirte Erlass wird demgemäss über Ermächtigung des hohen Handelsministeriums dahin abgeändert, dass im ersten Alinea desselben statt der Worte: „in den für die Lagerung der Güter bestimmten Magazinsräumen“ zu setzen ist: „in den für die Parteien bestimmten Räumen der Güterexpedite“.

Wien, am 23. März 1890. **Lilienau** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von Höchst über Lustenau und Dornbirn nach Alberschwende.

Das k. k. Handelsministerium hat den Firmen F. M. Haemmerle und Herburger & Rhomberg in Dornbirn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von Höchst über Lustenau und Dornbirn nach Alberschwende im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. März 1890. Z. 2967.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 27. März 1890, Z. 6826, betreffend die Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit auf der Localbahn Olmütz-Čellechowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat über Antrag der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Abänderung der Concessions-Bedingnisse vom 2. September 1881, Abschnitt I, Z. 1, zur Allerh. Concessions-Urkunde vom 22. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 108, die Erhöhung der daselbst mit 21 km festgesetzten Maximal-Fahrgeschwindigkeit für den Verkehr der Züge auf der Localbahn Olmütz-Čellechowitz auf 30 km per Stunde genehmigt.

Wien, am 27. März 1890. Z. 6826.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 27. März 1890, Z. 6826, betreffend die Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit auf der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals.

Das k. k. Handelsministerium hat über Antrag der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Abänderung der Concessions-Bedingnisse vom 14. März 1885, Abschnitt I, Z. 1, zur Allerh. Concessions-Urkunde vom 5. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 53, die Erhöhung der daselbst mit 25 km festgesetzten Maximal-Fahrgeschwindigkeit für den Verkehr der Züge auf der Localbahn Hannsdorf-Reichsgrenze gegen Ziegenhals auf 30 km per Stunde genehmigt.

Wien, am 27. März 1890. Z. 6826.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Herstellung eines dritten durchlaufenden Geleises in der Station Neudau.) Um die Kreuzung dreier Züge zu ermöglichen, wird eine Erweiterung der Station Neudau durch Herstellung eines dritten durchlaufenden Geleises und Verlängerung des Magazinsgeleises vorgenommen. [5. März, Z. 4469.]

— (Herstellung eines Kanzlei- und Magazinsgebäudes in der Station Falkenau.) In der Station Falkenau gelangt ein Kanzlei- und Magazinsgebäude für die Heizhausleitung zur Herstellung. [13. März, Z. 10.644.]

— (Errichtung einer Schreibhütte in der Station Prag-Smichow.) Auf dem Depôtplatze Nr. XIVa in der Station Prag-Smichow wird eine für Zwecke des Josef Pollak bestimmte Schreibhütte errichtet. [17. März, Z. 10.977.]

— (Verstärkung der Eisenconstruction bei dem Durchlasse in km 97.727 der Strecke Michelob-Trnowan.) Die von der Gesellschaft beantragte Verstärkung der Eisenconstruction bei dem 5·22 m weiten Durchlasse in km 97·727 der Strecke Michelob-Trnowan über den Pertschbach in Trnowan ist bewilligt worden. [13. März, Z. 10.600.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 7. Jänner bis 20. Februar hat die technisch-polizeiliche Prüfung von acht für den Dienst auf den Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmten Tender-Locomotiven stattgefunden. Diese der Serie III/c angehörigen Locomotiven wurden in der Wiener Maschinenfabrik der Gesellschaft erbaut und mit den Bahninventars-Nummern 905—912 und den Fabriksnummern 2115—2122 versehen. Der Kessel dieser Locomotiven liegt mittelst innenliegendem Rahmen auf drei unter sich gekuppelten, vor der Feuerkiste angebrachten Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Der ersten Achse ist behufs leichteren Passirens der Bahnkrümmungen ein nach jeder Seite 8 mm, zusammen 16 mm betragendes Spiel gestattet, wobei die Lagerflächen Steigungen von 1:8 haben. Die beiden Dampfcylinder sind horizontal und, sowie die für variable Expansion eingerichtete Dampfsteuerung, ausserhalb des Maschinenrahmens angebracht. An Stelle des sonst gebräuchlichen Steuerungshebels wird das Vor- und Rückwärtsstellen der Steuerung mittelst einer durch eine Kurbel drehbaren Schraubenspindel sammt Schraubenmutter bewerkstelligt, welche Einrichtung gleicherzeit für den ebenfalls angewendeten Lechatelier-Apparat dient. Auf das letzte Räderpaar dieser Locomotive ist eine Spindelbremse wirksam. Die Entfernung der 3 Achsen von einander beträgt 1·876—1·883 m und 1·720—1·721 m, der Gesammtradstand 3·596—3·603 m, der Durchmesser jedes Rades 1·450—1458 m; die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht einer jeden Locomotive im ausgerüsteten Zustande 41·2 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven wurden auf der Strecke Wien-Siebenbrunn in beiden Maschinenstellungen vorgenommen und hiebei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 42—50 km und Maximalgeschwindigkeiten von 61—67 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Tender-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu verwenden. [H.-M.-Z. 13.614.]

Nachrichten aus Ungarn.

Békéser Localbahnen. (Finanzielle Betheiligung.) Die jüngst abgehaltene Congregation des Békéser Comitats-Municipiums hat im Interesse der Realisirung der Seitens der Berliner Firma Soenderop & Comp. von der Endstation Szarvas der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Mezö-Túr—Szarvas (Flügelbahn der Linie Budapest-Arad-Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen) zur Verbindung dieser in der Station Orosháza mit der Linie Nagyvárad-Eszék-Villány, ferners in der Station Mezöhegyes mit der Linie Szeged (Szegedin) -Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen aus projectirten Localbahn Szarvas-Orosháza-Mezöhegyes als integrirenden Theil der Békéser Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 91 ex 1889, Vorconcession Post 1) eine Beitragsleistung von 400.000 fl. zum Beschlusse erhoben, für welche Summe Stammactien der zukünftigen Eisenbahn-Actiengesellschaft zu erwerben sind. Bei diesem Anlasse wurde der Bericht des Eisenbahn-Comité über die Baufortschritte der von derselben Firma financirten Linien Dévaványa-Szeghalom-Kót und Szeghalom—Füzes-Gyarmat der Békéser Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21) zur Kenntniss genommen. Der Bericht constatirt, dass bereits mehr als 50 pCt. der Erdarbeiten fertiggestellt sind, an sämmtliche Durchlässe und Brückenobjecte das Baumateriale zugestreift und auch bereits mit den Fundirungsarbeiten begonnen wurde, so dass die Eröffnung des Betriebes voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres stattfinden dürfte.

Projectirte einschienige (verticalspurige) Strassenbahn in Budapest. (Anlage einer Verkehrsstrecke.) In der Frage der Wahl eines geeigneten Strassenzuges behufs Anlage einer Versuchsstrecke für die von der Firma Ganz'sche Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Gesellschaft im Vereine mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1889) projectirte einschienige (verticalspurige) Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1 und 10 ex 1890, Nr. 125 und 140 ex 1889) hatte sich die Budapester Municipalbehörde ursprünglich im Principe für die äussere Königsgasse entschieden. Nachdem inzwischen aber die Budapester Stadtbahn-Unternehmung als Concessionswerberin für den Ausbau einer Zweiglinie der elektrischen Ringstrassenbahn durch die äussere Königsgasse, Stadtwäldchen-Allee und die Arenastrasse bis zum Endpunkte der Andrássystrasse auftrat, und die hierüber vorgelegten Pläne auch bereits vom hauptstädtischen Ingenieuramte als entsprechend begutachtet wurden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25), die gleichzeitige Anlage beider Strecken im Bereiche desselben Strassenzuges jedoch nicht zulässig erscheint, so musste von dem ersteren Projecte Umgang genommen werden, und wird nunmehr ein anderer geeigneter Strassenzug zur Anlage der erwähnten Versuchsbahn ausgemittelt werden, wozu das hauptstädtische Ingenieuramt beauftragt wurde.

Localbahn Warasdin-Golubovec. (Baufortschritte.) Der königl. ungarische Handelsminister hat in Würdigung des Umstandes, dass der ursprünglich für December 1889 anberaumt gewesene Ausbau der Warasdin-Golubovecer Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 104 ex 1890) in Folge der schlimmen Witterungsverhältnisse im Vorherbste und der die Brückenbauten beeinträchtigenden Hochwässer nicht bewältigt werden konnte, den Eröffnungstermin bis Ende Juni verlängert, aus welchem Anlasse eine Modification der Concessions-Urkunde erfolgte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34 ex 1889). Nunmehr wird aber mit aller Kraft an der Fertigstellung der Linie gearbeitet und schon der Oberbau sectionsweise gelegt. Zwischen Warasdin und Cerje verkehren die Materialzüge, zu welchen die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Locomotiven und den Fahrpark leihweise beistellte, und auch zwischen Lepoglava und dem Ocura-Engpasse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 ex 1889) wird der Oberbau gelegt, um nach erfolgtem Anschlusse die Verführung der Schottermassen zu bewältigen, welche bei der Sprengung der den Eingang in den Ocura-Engpass versperrenden Felsenmassen erzeugt wurden und die nun zur Beschotterung der Strecke Verwendung finden werden. Bei diesem Anlasse sei hervorgehoben, dass bei der eine bedeutende Erdbewegung bedingenden Herstellung der Golubovecer Endstation, anlässlich der Grabung eines neuen Bachbettes auf einer Entwicklungslinie von ca. 350 m, die Köpfe von bisher 6 Kohlenflötzen in einer Tiefe von nur 1—3 m unter dem Terrain-Niveau aufgedeckt wurden, wodurch der riesige Kohlenreichthum des Ocura-Revieres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 117 ex 1889) neuerdings und zwar im Bereiche eines Beckens constatirt wurde, innerhalb welchem bisher nur 2 an den Berglehnen liegende Flötze mit Bestimmtheit constatirt waren, welche in der Anzahl der oben angeführten 6 Flötze nicht inbegriffen sind.

Bácskaer Localbahnen. (Baufortschritte.) Die Bauunternehmung Gregersen, Wolf & Gfrerer, welche den Bau der Bácskaer Localbahnen übernommen hat, d. i. der Linie Szabadka-(Maria-Theresiopel)Ó-Becse und der von der Station Zenta dieser Localbahn abzweigenden Linie Zenta-Szeged, welche letztere die Linien Budapest-Zimony-Belgrad und Nagyvárad-(Grosswardein) Eszek-Villany der kgl. Ungar. Staatsbahnen in der Station Szeged mit der Linie Wien-Marchegg-Budapest—Orsova-Verciorova der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft verbindet, arbeitet mit Aufgebot bedeutender Arbeitskräfte, um vertragsmässig den Bau noch vor Beginn der Herbstcampagne betriebsfähig vollenden zu können.

Budapester Stadtbahnunternehmung. (Projectirte Einführung des elektrischen Betriebes für die Strassenbahn zum Budapester Centralfriedhofe.) Dem Gutachten der Budapester hauptstädtischen Baucommission in der Frage der eventuellen Anwendung der Elektricität als Motor für die von der Budapester Stadtbahnunternehmung zu erbauende Strassenbahn zum hauptstädtischen Centralfriedhofe nächst Kerepes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 und 26) zufolge wäre im Bereiche des Weichbildes der Stadt und der gepflasterten Strassen, soweit als diese in das Extravillan reichen, die Stromleitung conform den übrigen Betriebslinien der Unternehmung nach dem System Siemens & Halske in einem unterirdischen Canale, vom Josefstädter Bahnhofe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus aber bis Köbánya (Steinbruch) und eventuell bis zum Endpunkte der Strecke oberirdisch auf Ständern zu führen (wie bei der elektrischen Bahn von Mödling nächst Wien bis in die Hinterbrühl). Dieser Antrag ist dadurch motivirt, dass die Anlage des Stromführungscanals auf eine so weite Entfernung erstlich zu kostspielig wäre und überdies in nur geschotterten Strassen bei gleichzeitiger Benützung derselben durch das Strassenfuhrwerk die Sicherheit des Betriebes gefährdet erschiene. Dem elektro-technischen Gutachten zufolge würde die Anwendung der oberirdischen Leitung selbst bis zu einer Spannung von 300 Volt ungefährlich erscheinen, und wäre ferners im Interesse des raschen Ausbaues der Linie die Anlage der oberirdischen Leitung, und zwar selbst im Bereiche der Hauptstadt, in dem Falle provisorisch zu genehmigen, wenn die Unternehmung sich vertragsmässig verpflichten würde, innerhalb 5 Jahren die unterirdische Leitung successive einzuführen.

Ausland.

Italien. (Parlamentarische Interpellationen.) In der Sitzung der Kammer am 7. März richtete der Abgeordnete Lucca an den Minister für Ackerbau, Industrie und Handel eine Interpellation, welche den Wunsch enthielt, es möge eine Personentarif-Aenderung in der Richtung Platz greifen, dass den Arbeitern, welche landwirthschaftliche Arbeiten besorgen, eine Fahrpreisermässigung zu Theil werde. Auch eine Tarifermässigung hinsichtlich des Transportes von landwirthschaftlichen Producten, Maschinen und Geräthschaften stellte der genannte Abgeordnete als besonders wünschenswerth hin.

Weiters hat der Abgeordnete Placido in der Kammersitzung vom 15. März mit Rücksicht auf seine am 15. Februar an die Regierung gerichtete, die Uebelstände im Eisenbahnbetriebe betreffende Interpellation folgenden Antrag gestellt: „Die Kammer geht in der Erwartung, dass die Regierung für die Abstellung der Uebelstände im Eisenbahnbetriebe Sorge tragen werde, zur Tagesordnung über.“ Dieser Antrag wurde jedoch nachträglich mit Zustimmung der Kammer zurückgezogen.

In derselben Sitzung hat der Abgeordnete Campi den Minister für öffentliche Arbeiten über die Kriterien interpellirt, welche der Beschaffung des Eisenbahnmaterials zu Grunde gelegt werden, indem er gleichzeitig die Aufmerksamkeit des Ministers auf die wegen Arbeitsmangel erfolgten umfangreichen Arbeiterentlassungen lenkte. Nach der Ansicht des Abgeordneten haben dieselben ihren Grund in der nicht genügend rationellen Vertheilung der Bestellungen, welche zumeist verspätet erfolgen, wobei dann die heimische Industrie, weil überrascht, von den Fremden verdrängt werde. Der Minister, welcher ersucht wurde diesen Unzukömmlichkeiten abzuhelfen, versprach, Sorge tragen zu wollen, dass sämmtliche Arbeiten der Eisenbahnen der heimischen Industrie vorbehalten werden. Eine mit der Constatirung der Leistungsfähigkeit der Werkstätten betraute Commission werde die erforderlichen Massnahmen treffen, um die Verspätung bei Bestellungen hintanzuhalten.

— (Projectgenehmigung.) Der Eisenbahnrath (Consiglio Superiore) hat das Project für die Strecke Albano-Nemi mit Verlängerung bis Rocca di Papa der Eisenbahn dei Castelli Romani genehmigt.

— (Eisenbahn- und Zolldienst auf den neuen Anländen des Hafens von Neapel.) Die Ministerien für öffentliche Arbeiten, für Marine und für die Finanzen haben den Beschluss gefasst, zum Zwecke der Organisirung des Eisenbahn- und Zolldienstes auf den neuen Anländen des Hafens von Neapel eine Commission einzusetzen. Diese Commission wird bestehen aus Vertretern der genannten Ministerien, des General-Inspectorates der Eisenbahnen und der Mittelmehrbahn und wird in Neapel unter dem Vorsitze des Inspectors des Civil-Genie-Corps (Genio Civile), Herrn Comm. Zainy ihre Berathungen pflegen.

— (Rollendes Materiale für das Adriatische Netz.) Das Eisenbahn-Comité (Comitato Superiore delle strade ferrate) hat die von der Adriatischen Bahn beantragte Vermehrung des rollenden Materials genehmigt. Diese Vermehrung erstreckt sich auf 13 Tenderlocomotiven, 80 offene Frachtwagen mit hohen Bordwänden und Bremsen, 80 ebensolche Wagen ohne Bremse, 85 Frachtwagen mit niederen Bordwänden und Bremse, endlich 85 ebensolche Wagen ohne Bremse. Das gesammte Materiale wird in italienischen Werkstätten hergestellt.

England. (Die Fleischversorgung Londons.) Die nach London führenden Eisenbahnen nehmen, wie bekannt, einen sehr beträchtlichen Antheil an der Versorgung Londons mit Fleisch, welcher sich noch von Jahr zu Jahr steigert. Im Jahre 1889 betrug die Gesammtmenge des von den verschiedensten Provenienzen stammenden und nach dem Londoner Markte gebrachten Fleisches 276.429 t gegen 263.519 t im Jahre 1888. Von diesen 276.429 t brachten die Bahnen nach London und direct auf den Markt 177.280 t, d. i. ca. 64 pCt.; 6563 t wurden durch einheimische Schiffsgesellschaften aus Schottland nach London und von da mit Fuhrwerken nach dem Smithfielder Markte gebracht, während der restliche Theil von Deptford und anderen Provenienzen stammte. Die Versorgung Londons mit einheimischen Fleische hat in den letzten Jahren Rückschritte gemacht, dagegen ist der Import aus Amerika und Australien sehr bedeutend gestiegen. Das amerikanische Fleisch kommt zumeist nach Liverpool und von da mittelst Bahn nach London; während einiges vom australischen Importe direct nach London gelangt. Die Antheile der einzelnen Bahngesellschaften am Fleischtransporte stellen sich in den Jahren 1889 und 1888 wie folgt:

	1889		1888	
	Menge	%	Menge	%
	Tonnen		Tonnen	
London and North Western Bahn	69.280	39·0	56.895	35·2
Great Northern Bahn	19.673	11·1	22.040	13·7
Great Western Bahn	19.071	10·8	17.482	10·8
South Western Bahn	11.673	6·6	12.258	7·6
Great Eastern Bahn	12.187	6·9	12.643	7·8
Midland Bahn	9.960	5·6	9.874	6·1
London-Brighton Bahn	1.195	0·7	1.166	0·7
London, Chatham and Dover Bahn	2.465	1·4	2.894	1·7
South Eastern	527	0·3	533	0·8
Andere Gesellschaften	31.249	17·6	25·135	15·6
Summa	177.280	100·0	160.920	100·0

Interessant erscheint es, den Fortschritt zu verfolgen, welchen die Versorgung Londons mit ausländischem Fleische im Laufe der Jahre genommen hat, und wird in dieser Hinsicht auf die nachstehende Tabelle verwiesen:

	Auf den Londoner Markt gebrachtes		
	Einheimisches Fleisch	Importirtes Fleisch durch Bahnen und Fuhrwerke	
	mit Bahnen	amerikanisch.	australisches
	Tonnen		
1876	88.188	5.250	—
1877	94.164	14.550	—
1878	88.838	19.314	—
1879	104.224	20.761	—
1880	101.691	25.372	—
1881	102.411	27.439	565
1882	96.868	16.635	1.726
1883	101.893	26.709	4.654
1884	103.639	26.833	11.261
1885	111.645	31.159	11.545
1886	108.448	30.004	14.563
1887	115.069	24.364	15.106
1888	111.929	29.077	19.914
1889	104.187	46.778	26.566

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Betriebsergebnisse auf den inländischen, mittelländischen und Schwarzen Meer-Linien im IV. Quartale 1889.) Nach dem diesfalls erstatteten Berichte des Regierungs-Commissärs beim österreich.-ungarischen Lloyd soll nur die reguläre Liniengruppe nach dem Orient eine Mehreinnahme in der Gesammtfracht im Vergleiche zu den Ergebnissen derselben Zeitperiode des Vorjahres ergeben haben, während bei allen übrigen regulären Liniengruppen eine theils grössere, theils geringere Mindereinnahme erzielt worden sein soll. Um den Verkehrsanforderungen zu entsprechen wurden in ausserordentlicher Fahrt bewirkt, und zwar von Triest aus: 22 Fahrten nach Venedig und 29 Fahrten nach Istrien-Dalmatien und der Levante; von Fiume aus: 2 Fahrten nach Triest und Dalmatien; von Neum und Gravosa aus: 2, bezw. 3 Fahrten nach Triest; von Venedig aus: 19 Fahrten nach Triest und 2 Fahrten nach Dalmatien und der Levante; von Zara, Korinth und Korfu aus je 1 Fahrt nach Triest; von Braila aus: 1 Fahrt nach Livorno; von Samos aus: 3 Fahrten nach Marseille; von Constantinopel aus: 12 Fahrten nach dem Schwarzen Meere und Syrien. Das Total-Frachterträgniss der Eventualfahrten war im Vergleich zu jenem der gleichen Zeitperiode des Vorjahres ein merklich geringeres. Die im Laufe dieses Quartals erzielte Brutto-Einnahme beläuft sich auf 2,667.200 fl., weist somit im Vergleiche zu jener der gleichen Periode des Vorjahres im Betrage von 2,850.206 fl. eine Mindereinnahme von 183.006 fl. nach, von welcher 40.456 fl. auf den regelmässigen und 142.550 fl. auf den ausserordentlichen Dienst entfallen. Gegenüber der 1,987.723 fl. betragenden Einnahme des III. Quartals 1889 ergibt sich für das IV. Quartal eine Mehreinnahme im Betrage von 679.477 fl., von welcher 563.433 fl. auf den regelmässigen und 116.044 fl. auf den ausserordentlichen Dienst entfallen. Im Vergleiche zu dem Ergebnisse der Fahrten im Jahre 1888, welches, nach Abzug der Rückvergütungen, sich auf 8,251.493 fl. belief, ergibt die Einnahme der Fahrten pro 1889, welche sich nach Abzug der Rückvergütungen auf 8,436.986 fl. belaufen dürfte, eine Mehreinnahme pro 1889 im Betrage von 185.493 fl.

Die Total-Waarenausfuhr von Triest nach den inländischen und albanesischen Echellen, welche mit den gesellschaftlichen Schiffen bewirkt wurde, belief sich im Laufe dieses Quartals exclusive Bauholz auf 6264·1 t, jene nach Venedig auf 2268·5 t, war somit um 799·8 t grösser als jene der gleichen Zeitperiode des Jahres 1888 und um 86·5 t grösser als jene des vorhergegangenen Quartals. Die Total-Waarenausfuhr mit den gesellschaftlichen Dampfern von Triest nach dem Oriente betrug im Laufe dieses Quartals, exclusive Bauholz, 33.749·3 t, um 3974·9 t mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres. Nachdem sich somit der Gesammtexport dieses Quartals auf Eingangs erwähnten Linien mit den gesellschaftlichen Schiffen, mit Ausschluss von Bauholz, auf 40.013·4 t beläuft, ergibt sich gegenüber dem I. Quartal 1889, in welchem 34.674·2 t ausgeführt wurden, eine grössere Ausfuhr von 5.339·2 t; gegenüber dem auf 31.027·3 t sich belaufenden Export des II. Quartals 1889 eine Mehrausfuhr von 8986·1 t und gegenüber der auf 28.022·5 t sich belaufenden Ausfuhr des III. Quartals 1889 ein grösserer Export von 11.990·9 t.

Ueberdies wurden im Laufe dieses Quartals auf den erwähnten Linien ausgeführt: 7778·7 m³ Bauholz u. zw.: 270·5 m³ nach inländischen und albanesischen Echellen und 7508·2 m³ nach Häfen Griechenlands, der Türkei und Aegyptens diesseits des Suezcanals. Gegenüber dem diesbezüglichen Exporte der gleichen Zeitperiode des Jahres 1888, welcher sich auf 4273·9 m³ belief, ergibt sich für das IV. Quartal eine Mehrausfuhr von 3504·8 m³. Nachdem sich der diesbezügliche Export im I. Quartal 1889 auf 6873·2, im II. Quartal auf 8712·2 und im III. Quartal auf 15.000·7 m³ belief, ergibt sich für dieses Quartal gegenüber dem I. ein grösserer Export von 905·5 m³, gegenüber dem II. ein geringerer Export von 933·5 m³ und gegenüber dem III. ein geringerer Export von 7222 m³. Im Laufe dieses Quartals wurden noch mit den Lloydschiffen 8261 leere Fässer nach den nationalen und albanesischen Häfen via Dalmatien; 7167 leere Fässer und 4923 leere Fässchen nach Griechenland und dem Orient, sowie auch 1111·3 m² Pflastersteine nach Alexandrien ausgeführt.

Das Arsenal war anhaltend mit Reparaturen und Reformirungsarbeiten der Maschine des „Aurora" beschäftigt. Zur Reinigung und Untersuchung des Schiffsbodens, Untersuchung der Propeller und deren Axen und zur Vornahme der erforderlichen Reparaturen wurden im Laufe dieses Quartals im gesellschaftlichen Arsenale 21 Schiffe ins Trockendock und 9 Schiffe auf den Slip geholt, während der Schienenstapel unbenutzt blieb. Im Principe wurde die Umänderung der Maschine des Dampfers „Vorwärts" in Triple-Expansion beschlossen. 5 Dampfer verblieben im Arsenale. Der Arbeiterstand im Arsenale, welcher sich am 30. September 1889 auf 1515 Individuen belief, war mit 31. December 1889 auf 1512 Personen reducirt. An Ersatz an Schiffsdampfkesseln waren vorräthig 19 neue, u. zw. 4 Stück Doppelkessel und 15 Stück für Compound-Maschinen. Durch den Verkauf des Dampfers „Lucifer" erlitt der gesellschaftliche Schiffspark eine Verminderung um 1 Schiff.

— (Ankunft des Dampfers „Elektra" von Hongkong.) Dieser Dampfer von 2095 Tonnen Gehalt ist am 6. Februar mit 5 Passagieren und 1975 Gewichtstonnen Ladung nach 58tägiger Fahrt von Hongkong in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Hongkong 35 t Quassia; aus Singapore: 36 t Pfeffer, 65 t Kaffee, 100 t Talg, 25 t Zinn; aus Colombo: 66 t Cocosöl; 25 t Kaffee; aus Penang: 41 t Pfeffer; aus Calcutta: 27 t Tamarinden, 215 t Baumwolle, 158 t Häute; aus Manila 182 t Kaffee: aus Batavia: 355 t Kaffee; aus Madras: 10 t Hörner und um 100.000 fl. Indigo, dann 102 t Baumwolle; aus Bombay: 141 t Baumwolle, 30 t Mirabellen, 51 t Ricinusölsamen; aus Aden: 35 t Weihrauch; aus Djeddah: 53 t Perlmutter; aus Port Said: 31 t Kaffee und 28 t Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,660.472 Gulden.

Elbeschiffahrt. (Einführung von Sicherheits-Commissionen.) Ueber Anregung des Magdeburger Schiffervereines traten im Herbst v. J. Vertreter der Schiffahrt und der Versicherungsgesellschaften in Magdeburg zu einer Berathung über die Frage zusammen, ob Angesichts der Gefahren, welche der Schiffahrt zur Zeit des Eisganges wiederholt drohen, nicht etwa eigene Sicherheitscommissionen längs des Elbestromes zu errichten wären. Der Vorschlag fand allgemeinen Anklang und die Versammlung betraute einen Ausschuss, bestehend aus dem Hauptmann Gustav Tonne in Magdeburg, Director Dammann ebendaselbst, Director Philippi in Dresden, Generalsecretär Ulrich in Berlin und Enger in Schönebeck, mit der weiteren Berathung über die Organisirung des einzuführenden Sicherheitsdienstes. Nach dem diesbezüglich ausgearbeiteten Entwurfe sollen die Sicherheitscommissionen in Thätigkeit treten, sobald und solange darüber zu entscheiden ist, ob

1. im Winter u. zw. a) im geschützten Hafen, b) im freien Wasser geladen werden kann;
2. die Fahrt nach Aufbruch des Wintereises, bei beginnendem Treibeise, bei Hochwasser u. s. w. angetreten, bezw. noch fortgesetzt werden kann;
3. die Passirung von Brücken gefahrlos, mit Gefahr verbunden oder überhaupt unmöglich ist;
4. plötzlich eingetretene Hindernisse, Naturereignisse, in der Fahrstrasse gesunkene Schiffe u. s. w. es für geboten erscheinen lassen, die Schiffahrt zu warnen, beziehungsweise die Fahrten einstellen zu lassen.

An Commissionen sollen errichtet werden eine Centralstelle für den inneren Dienst, die Bearbeitung der geschäftlichen Angelegenheiten mit dem Sitze in Magdeburg, 4 Hauptcommissionen u. zw. je eine für die böhmische Zone Aussig bis ausschliesslich Schandau mit dem Sitze in Aussig, für die sächsische Zone Schandau bis ausschliesslich Mühlberg mit dem Sitze in Dresden, für die preussische Zone Mühlberg bis ausschliesslich Geesthaacht mit dem Sitze in Magdeburg, und für die hamburgische Zone Geesthaacht-Hamburg mit dem Sitze in Hamburg, und eine grössere Anzahl von Nebencommissionen. Als Sitz der Nebencommissionen sind insbesondere in Aussicht genommen in dor böhmischen Zone Tetschen und Niedergrund, in der sächsischen Zone Schandau, Königstein, Pirna, Meissen, Riesa, Strehla, in der preussischen Zone Mühlberg, Belgern, Torgau, Pretsch, Elster, Wittenberg, Rosslau, Aken, Barby, Schönebeck, Niegripp, Ropätz, Ferchland, Tangermünde, Havelberg, Werben, Wittenberge, Lenzen, Dömitz, Hitzacker, Boitzenburg und Lauenburg, in der hamburgischen Zone Geesthaacht. Ausserdem ist noch die Schaffung einer 5. Zone für das Saalegebtet mit Nebencommissionen in Halle, Alsleben, Nienburg und Barby geplant. Jede Hauptcommission soll aus einem Schiffahrtsbetheiligten und je einem Vertreter der Fahrzeugs- und der Waaren-Versicherung bestehen, welche sich einen Vorsitzenden wählen, jede Nebencommission dagegen aus einem Schiffahrtsvertreter und einem Vertreter der Fahrzeugs- oder Waaren-Versicherung, welche in streitigen Fällen einen Obmann aus den Kreisen der Schiffahrt wählen. Der praktische Sicherheitsdienst hätte in den Händen der Haupt- und Nebencommissionen zu liegen, dergestalt, dass dieselben, sei es allein für sich, sei es in gegenseitiger Fühlung, Beschlüsse fassen, sobald die Nothwendigkeit an sie herantritt,

auf eine der angeführten Fragen und Theile derselben eine klare und sichere Antwort zu geben. Die Weitergabe dieser Beschlüsse an die Schiffer und Versicherer wäre mittelst besonderer Signalvorrichtungen zu bewerkstelligen, welche aus einem Pfahlmast mit einer senkrecht zur Stromrichtung stehenden Signalraa bestehen, an deren der Stromseite zugekehrtem Stocke sich die Signalkörper, weisse und rothe Ballen, beziehungsweise Laternen befinden. Als Signalstationen sind derzeit ausersehen in der böhmischen Zone Tetschen, Hafen und Nordbahnbrücke; in der sächsischen Zone Dresden, Hafen und Brücke, Meissen, Hafen, Brücke und Furth, Riesa, Hafen; in der preussischen Zone Mühlberg, Hafen, Wittenberg, Hafen und Brücke, Dessau, Hafen, Aken, Hafen, Schönebeck, Hafen, Tangermünde, Hafen, Hömerten, Brücke, Wittenberge, Hafen und Brücke, Lenzen, Hafen, Dömitz, Hafen und Brücke, Hitzacker, Hafen, Boitzenburg, Hafen, Lauenburg, Hafen; in der Hamburger und der Saale-Zone sollen keine Signalstationen errichtet werden. Pflicht einer jeden Commission, in deren Nähe oder an deren Sitz sich eine Signalstation befindet, wird es sein, für die rechtzeitige Signalisirung und die Beaufsichtigung der Station während der Dauer der Signalisirung Sorge zu tragen. Das Signal „gesperrte Fahrt“ ist nur nach Verständigung der Nebencommissionen einer Zone mit deren Hauptcommission zu geben und besonders darauf zu achten, dass bei eingestellter Weiterfahrt die an der Sperrstelle anlangenden Fahrzeuge in dem daselbst befindlichen Hafen noch Unterkunft finden. Erforderlich ist für eine erfolgreiche Thätigkeit der Commissionen ein lebhafter schriftlicher und telegraphischer Austausch untereinander über die Fahrtverhältnisse. Die Befolgung der von denselben gefassten Beschlüsse und gegebenen Signale liegt im eigenen Interesse der Schiffer. Die Verantwortlichkeit der Commissionen für ihre Massnahmen hätte blos eine moralische zu sein, wie auch eine Befolgung der letzteren nicht erzwungen werden kann. Immerhin würden die gegebenen Rathschläge in streitigen und in Schadensfällen einen wichtigen Massstab für den Civilrichter abgeben, welcher über die Frage der Erfüllung der Pflichten eines ordentlichen Kaufmannes oder Schiffers zu entscheiden hat, und dürfte die Befolgung der Rathschläge den Schiffer bis zu einem gewissen Grade gegen civilrechtliche Ansprüche schützen, die Nichtbefolgung als Verstoss gegen den Ortsgebrauch ein Verschulden begründen. Aufgabe der Centralstelle wird es endlich auch sein, die von den Haupt- und Nebencommissionen geführten Aufzeichnungen über alle Vorkommnisse während der Dauer des Signaldienstes zu sammeln und in geeigneter Weise zum Vortheil des Dienstes zu verwerthen. Die Thätigkeit der Commissionsmitglieder ist als ehrenämtliche gedacht. Beginn und Schluss des Signaldienstes sollen von den Hauptcommissionen durch Aufzählung der Orte, an denen Commissionen bestehen, und durch Bekanntgabe der Namen der Mitglieder derselben in der Fachzeitschrift „Das Schiff“, sowie in den an den Elbeorten von den Schiffahrtstreibenden zumeist gelesenen Zeitungen veröffentlicht werden.

Deutsches Reich. (Eil- und Schleppschiffahrt zwischen Berlin und Hamburg.) Dem „Schiff“ zufolge hat die Berliner Krahn-Gesellschaft, welche die Eil- und Schleppschiffahrt zwischen Berlin und Hamburg betreibt, den dreimal wöchentlichen Eildampfer- und regelmässigen Schlepperverkehr Berlin-Hamburg und umgekehrt in vollem Umfange wieder aufgenommen. Der Schiffspark ist um 9 eiserne Kähne nnd 2 neugebaute Schleppdampfer vermehrt.

Die Gesellschaft hat nunmehr 16 Dampfer und 20 Schleppkähne im Betriebe. Der von der Gesellschaft organisirte Ewerführereibetrieb in Hamburg, zu welchem jetzt 2 Bugsirdampfer in Dienst gestellt sind, wird dazu beitragen, hinsichtlich schnellster Abnahme und Lieferung der Güter von den, beziehungsweise an die Seeschiffe das Möglichste zu leisten. Die Eildampfer werden jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag von Hamburg und jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag von Berlin abgefertigt werden. Die normale Reisedauer beträgt 3—4 Tage.

Bayern. (Flosshafen bei Würzburg.) Wie das „Schiff“ meldet, ist in der von der Regierung dem bayrischen Landtage gemachten Vorlage, betreffend die Errichtung eines Flosshafens in Würzburg, das Hafenbecken mit einer Länge von 10·50 m, mit einer grössten Breite von 85 und einer mittleren von 66 m vorgesehen, woraus sich eine Wasserfläche von 69.300 m² ergibt. Die links und rechts herzustellenden, grösstentheils hochwasserfreien Lagerplätze sollen eine Gesammtfläche von 73.100 m² erhalten. Der neue Flosshafen soll unterhalb Würzburg in der Nähe der Dürrbachmündung erbaut und hier in das alte Flussbett des Mains gelegt werden, während dem Main auf der rechten Uferseite mittelst eines Durchstiches ein neues Bett geschaffen werden soll, so dass der neue Hafen auf die linke Mainseite zu liegen kommt. Um den Hafen mit dem Bahnhofe durch ein Schienengeleise zu verbinden, soll eine Ueberbrückung am Ende des alten Hafens stattfinden, wodurch das Zufahrtgeleise zum neuen Hafen grösstentheils auf das linke Flussufer zu liegen kommt, was als wirthschaftlich vortheilhaft für die Entwicklung der Stadt betrachtet wird. In den Motiven des Gesetzentwurfes heisst es, dass, wenn dem Bedürfniss der Errichtung eines geeigneten Umschlagplatzes für Flössholz am Main nicht bald an einem geeigneten Platze des Mains in ausreichendem Masse Rechnung getragen wird, ein grosser Theil des zur Flösserei bestimmten bayrischen Holzes nach Heilbronn verfrachtet, dort zu Flössen gebunden und auf dem Neckar weiter befördert werden wird. Von den 2,425.000 Mark betragenden Kosten übernimmt Würzburg 15pCt. Weitere Hafenanlagen und Geleiseverbindnngen werden bei Marktbreit (Gesammtkosten 1,123.000 Mk., Beitrag der Stadt 50.000 Mk.) und bei Ochsenfurt (Gesammtkosten 868.000 M., Beitrag der Stadt 30.000 M.) geplant. Der Umschlag von Lang- und Stammholz von der Eisenbahn auf den Main hat nach der „Frk. Ztg.“ in den letzten 10 Monaten des Jahres 1889 in Würzburg 47.535 t, in Marktbreit 14,289 t, in Ochsenfurt 7897 t betragen.

Italien. (Neue Dampferverbindung mit England.) Aus Rom wird berichtet, dass der italienische Minister für Post und Telegraphen anlässlich einer Interpellation im Parlamente, betreffend die Herstellung einer Dampferverbindung mit England unter staatlicher Subvention, seine Ansicht über den Erfolg dieser Unternehmung zum Ausdrucke brachte und hinzufügte, dass die Regierung in Betracht der grossen Wichtigkeit dieses Projectes für die Entwicklung des italienischen Handels mit England diesem Unternehmen ihre volle Unterstützung zuwenden werde.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 31. December 1889 die Firma:
„K. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn in Liquidation“ sammt allen dabei befindlichen Eintragungen über erfolgte Beendigung der Liquidation gelöscht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XIX. Stückes.) Das am 2. April herausgegebene XIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

961: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 20. März 1890, Z. 9814, betreffend die Regelung der Fleischbeschau in den Eisenbahnstationen.

Nr. 962: Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 26. März 1890, Z. 5964, betreffend die Bestimmung der Station Nabresina der Südbahn-Gesellschaft als Desinfections-Station.

Nr. 963: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 23. März 1890, Z. 25.950, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Ungarn nach Böhmen.

Nr. 964: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 26. März 1890, Z. 3970, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen in der Eisenbahnstation Nepolokoutz.

Nr. 965: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 25. März 1890, Z. 11.148, betreffend die Einfuhr von Schweinen nach Mähren.

Nr. 966: Kundmachung der k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient vom 25. März 1890, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handelsklauenthieren aus Italien nach Tirol.

Literatur.

„Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen.“ Von Arthur von Mayer, Eisenbahn-Stationsvorsteher I a. D. Berlin, Wilhelm Beensch, Verlagshandlung.

Von diesem Werke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 31) sind abermals die VII., VIII., IX. und X. Lieferung in zwei Doppelheften erschienen. Dieselben enthalten aus dem II. Theil des Werkes die Geschichte der ehemaligen „Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn“, dann in alphabethischer Reihenfolge die geschichtlichen Uebersichten, reichend bis „Rhein-Nahe Eisenbahn“, bei jeder Bahn am Schlusse anführend, ob und welche Papiere dieser Unternehmungen sich noch im Verkehre befinden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Neuer Tarif, Theil II.

Mit 15. April 1890 gelangt auf der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft ein neuer Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern, nach Massgabe der für diese Transporte seit 1. September 1887 im Bereiche österreichischer und ungarischer Eisenbahnen giltigen, unter dem Titel „Tarif Theil I" herausgegebenen gemeinsamen Bestimmungen, zur Einführung.

Die bisher bestandenen Tarife sind unbeschadet der auf Verträgen basirenden Transportverhältnisse aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes können von der Direction (Salzburg, vis-à-vis dem k. k. Staatsbahnhofe) zum Preise von 10 kr. bezogen werden.

Salzburg, am 1. April 1890. [221]

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr.

Aenderung der Cours-Zuschläge.

Im vorstehend genannten Güterverkehre werden vom 16. April 1890 angefangen die im Tarife vom 1. August 1889 auf Seite 83—114, bezw. im Nachtrage I zu demselben auf Seite 10 und 11 unter „c" verzeichneten Zuschläge an Stelle der Zuschläge „b" in Rechnung gezogen.

Wien, am 1. April 1890. [222]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr.

Nachträge I zu den Tarifheften 1, 2 und 3.

Mit Giltigkeit ab 15. April 1890 gelangt zu Theil II, Tarifheft Nr. 1, 2 und 3, für den rubricirten Güterverkehr je ein I. Nachtrag zur Einführung.

Diese Tarifnachträge enthalten unter Anderem je einen neuen Ausnahmetarif für Graphit- und Glastransporte.

Wien, am 1. April 1890. [223]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Agioberechnung für Refactien und Frachtdifferenzen.) Die Abrechnung der in österreichischer Währung Gulden Gold, in Francs oder in Reichsmark zu zahlenden Refactien und bezw. Frachtdifferenzen, letztere in Folge Notirung von Nettosätzen, wird stets zu den am Tage der Liquidirung dieser Vergütungen in der „Wiener Zeitung" verlautbarten amtlichen Cursen der öffentlichen Börse in Wien, in der Weise erfolgen, dass a) der Gulden Gold österr. Währung und der Gold-Franc (1 Franc = 40 kr. ö. W. Gold) zu dem Schlusscurse, Geld des Zwanzig-Franc-Stückes (Napoleon d'or), und b) die Reichsmark (1 Mark = 50 kr. ö. W. Gold) zu dem Schlusscurse, Geld per Cassa der deutschen Reichsbanknoten, berechnet wird. Ist vor diesem Tage keine Curs-Verlautbarung in der „Wiener Zeitung" erfolgt, so ist die nächst vorhergehende massgebend.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
927	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Des Ausnahmetarifes 27 (Kalk u. Kalkstein) des Sächsisch-Oesterr. Verbandstarifes	Nieder-Lindewiese	Dresden-Altstadt	Aufgabe von mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für diese Menge für jeden Wagen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	Verschieden	Mark 0·82	Besteht keiner	Im Kartirungswege		Den nebenstehenden Frachtsätzen sind bis auf Weiteres Mark 0·01 pro 100 kg zuzurechnen
					Dresden-Friedrichstadt					0·82				
					Dresden-Neustadt (Leipz.-Schles. Bhf.)					0·82				
					Mügeln b. Pirna			Sächsisch-Oesterr. Verbandstarif (Ausnahmetarif 27)	Mark 1·02	0·82	Mark 0·20			
					Pirna				1·—	0·82	0·18			
					Schandau				0·91	0·82	0·12			
928	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G. transit	Wien-Lagerhaus	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1890	Gebührentarif der k. k. Donau-Uferbahn vom 1. Jänner 1887	4·5 kr.	2·5 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
929	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Cement	Salzburg	Sämmtlichen Stationen der österr. Staatsbahnen, excl. der in Galizien gelegenen	Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen und Aufrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden Tarifbestimmungen. Sendungen müssen in Gartenau directe mit der Bestimmung nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen verladen werden und die Transporte von der Salzburger Localbahn auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen übergehen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	Verschieden	2·0 kr. von den normalen Sätzen der Classe C	Im Kartirungswege		Diese Begünstigung hat auf den im Betriebe der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen stehenden Localbahnen, excl. der Localbahnen St. Pölten-Tulln, Herzogenburg-Krems, Sigmundsherberg-Horn-Hadersdorf keine Giltigkeit
930	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Zinkerze (Galmei, Blende)	Für Sendungen nach Morgenroth und Kunigundenweiche: Villach	Oswiecim transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen. Die Sendungen sind in leer retourgehende Kohlenwagen zu verladen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	kr. 97·57	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Für Sendungen nach Schoppinitz: Villach	Dzieditz					94·77				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									pro Wagen fl.	fl.	fl.			
931	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohlenlösche in Wagenladungen	Herpelje	Triest-Hafen	Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	9·60	5·—	4·60	Im Kartirungswege		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 12 vom 30. Jänner 1889, unter Post 437, verlautbarten Frachtsätze treten hiedurch ausser Wirksamkeit
		Südbahn-Gesellschaft		Divacca				Localtarife der betheiligten Bahnen	12·50	6·—	6·50			
									kr.	kr.	kr.			
932	K.k.St.B.		Eisenvitriol	Eger	Wien	Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1890	Localtarif	111·0	62·1	48·9	Im Kartirungswege		
				Kazñau					97·4	54·2	43·2			
933	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Steinsalz, rohes, unreines	Wieliczka	M.-Ostrau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen unter der Adresse der Direction der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft, von welcher letzteren das Steinsalz zu Fabrikationszwecken verwendet werden muss; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Vom 1. Mai 1890 bis 30. April 1891	Tarifheft 1 für den Galiz.-Oesterr.-Böhmischen Gemeinschaftsverkehr vom 1. Juli 1889	63·6 kr.	45·2 kr.	18·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, wovon die letzteren die von dem Stationsvorstande in M.-Ostrau mitgefertigte Bestätigung von Seite der k. k. Finanzwach-Control-Bezirksleitung tragen müssen, dass das nebenbezeichnete Steinsalz nicht zu Nahrungs-, sondern ausschliesslich zu Fabrikationszwecken verwendet wurde, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	
934	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Komancza	Grussbach-Schönau loco und transito	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligt. Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	104·2 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
935 *)	**Oesterr. Nordwestbahn**	Böhm. Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Für Güter des Specialtarifes III und jener Ausnahmetarife, deren Artikel in den Specialtarif III gehören, sowie für Mehl, Mahlproducte und Kleie	T e t s c h e n S c h ö n p r i e s e n und vice versa	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen bis Ende December 1890**	Bis Ende December 1890	Die während der Dauer dieses Zugeständnisses für den Verkehr mit Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag giltigen Tarife			5 Pfennige pro 100 kg von der Schleppbahngebühr, insoweit dieselbe tarifmässig mit 10 Pfennigen pro 100 kg zur Einhebung gelangt, bezw. nicht schon im Tarifwege, oder durch anderweitige Publicationen nur mit 5 Markpfennigen bemessen ist	Im Rückvergütungswege	Bei der **Aufgabe** in Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Schönpriesen-Umschlag: Orig.-Aufgabs-Recep., ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclam. Firma als Versenderin lautend. Bei der **Abgabe** in Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Schönpriesen-Umschlag: Original-Frachtbriefe, ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Empfängerin lautend. Diese Documente sind spätestens Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	Der vorstehende Nachlass wird unter Aufrechthaltung der sonstigen an denselben geknüpften Bedingungen auch gewährt, wenn statt des für alle Artikel zusammen fixirten Minimalquantums von 3000 Tonnen, nur 1000 Tonnen Güter des Specialtarifes III und jener Ausnahmetarife, deren Artikel nach Specialtarif III tarifiren, oder nur 2000 Tonnen Mehl, Kleie und Mahlproducte zur Verfrachtung gelangen
936	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	**Berichtigung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 ex 1890, sub Post 839, für Zucker der Classe II nach Korneuburg (Donauumschlag), bezw. Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit) und Wien (Donauquaibahnhof) publicirten Frachtsätze gelten nur für Transporte, welche für Ungarn bestimmt sind und welche auf Grund der Schiffsconnaissements, bezw. der Bahnfrachtbriefe nachweislich entweder per Schiff oder per Bahn dahin weiterbefördert werden. Im Verkehre nach Wien (D.U.B. der K.F.N.B.) und Wien (Donauquaibahnhof) gelten die für Korneuburg (Donauumschlag) publicirten Sätze, unter Einhaltung der publicirten Bedingungen rücksichtlich der Strecke Böhmen—Wien Oe N.W.B., unter Zuschlag der officiellen Gebühren der D.U.B. ab Wien Oe.N.W.B.; rücksichtlich der per Bahn nach Ungarn weiter gehenden Transporte kommen zu den für Korneuburg (Donauumschlag) publicirten Sätzen noch die officiellen Gebühren Wien Oe.N.W.B.—Wien St.E.G., sowie Wien St.E.G.—Ungarn zur Erhebung. In das Minimalquantum von 2500 Tonnen werden auch jene Transporte eingerechnet, welche von den betreffenden böhmischen Stationen direct nach Serbien, bezw. den Balkanstaaten expedirt werden.										
937	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Wein und retourgehende, gebrauchte oder zur Füllung gehende leere Fässer	Pécs Üszög Villány Nagy-Boly Mohács	Wien St.E.G. oder Wien (Matzleinsdorf)	Bei Weinsendungen: Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei leeren Fässern: Bei Aufgabe von beliebigen Quantitäten. Routenvorschrift untersagt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Local-, bezw. Westungar.-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft I	Verschieden	kr. 126·9 126·9 126·9 132·3 138·7	Verschieden	Im Kartirungswege		
938	**St.E.G.**	Betheiligten Verwaltungen	Für auf Grund von in den ausländischen Verbandstarifen enthaltenen directen Sätzen verrechnete und Seitens der Parteien ohne Routenvorschrift zur Aufgabe gebrachte Sendungen werden im Rückvergütungswege jene Differenzen rückerstattet, welche zwischen den directen Sätzen und den durch Umkartirung in Wien, auf Basis der in der diesjährigen Nr. 3 des Vrdgs.-Bl., sub Position 185 publicirten Refactien, erreichbaren Sätzen resultiren. Diese Begünstigung bleibt unter vollkommener Aufrechthaltung der Bedingungen der vorstehend citirten Refactien bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1890 in Kraft; die Bahnverwaltungen behalten sich jedoch das Recht vor, fragliche Rückvergütungs-Begünstigung mit einer Kündigung von 6 Wochen aufzuheben. Die Differenzen werden gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis Ende März 1891 vorzulegen sind, liquidirt.											
939	**St.E.G.**	Betheiligten Verwaltungen	Der im Vrdgs.-Bl. Nr. 12, ddo. 30. Jänner 1890, sub Post 424, für Erze, rohe, aller Art etc. von Zolyóm-Brezó nach Prag St.E.G. oder Oe.N.W.B. publicirte Frachtsatz von 128·3 kr. pro 100 kg wird hiemit annullirt und tritt an dessen Stelle unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten der Frachtsatz von 116·3 kr. pro 100 kg in Kraft. Die Giltigkeit des im Vrdgs.-Bl. Nr. 12, ddo. 30. Jänner 1890, sub Post 427, publicirten Zugeständnisses für Garne und Seilerwaaren der Classe A von Szeged St.E.G. und U.St.B. nach Wien St.E.G. und K.F.N.B. wird bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890 prolongirt.											

*) An Stelle der im Verordnungs-Blatte Nr. 8 vom 21. Januar 1890, Post 350, enthaltenen Publication.

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 37 ex 1890, sub Post 887, muss es in der Rubrik „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg", Relation Chropin ad a), anstatt „34·3 kr." richtig **35·3 kr.** heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien, I., Zedlitzgasse 4

Filialen: WIEN, VII., Neubaugasse 25 — STERNBERG, Mähren, Ringplatz 3.
Gegründet 1815.
Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Melanchthonstr. 28.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Königstrasse 44.
LONDON E. C., 1, New Basinghallstreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I. Hegelgasse 7. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — DITTERSBACH, b. Waldenburg i. Schl. — BENTHEIM, Holländ. Grenze.
HANNOVER, Theaterplatz 16. — HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a. S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen.
SCHWARZA in Thüringen.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz,

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft,
Spediteure der k. k. priv. Kaiser FerdinandsNordbahn, der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft
Agentur des „Norddeutschen Lloyd" in Bremen.
Eilgut-Sammeldienst.
Comptoir im eigenen Hause und am Bahnhofe.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
k. und k. Bosna-Bahn.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Specialverkehr nach und von **Russland.**
Verzollungen und Incasso in **Russland.**
Internationale Speditionen und Sammelladungen.

Stefan Dewoniski.

WIEN, Maria Thereslenstrasse Nr. 3.

Erben & Gerstenberger vormals Brüder Wimmer, Prag.

Speditionsbureau für internationale Transporte.
Speditionsbureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen. — Grosse Lagerräume.
Möbelwagen.

Exelbirth & Schwager.

Spedition und Commission.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY und RADZIWILOW.
D. Exelbirth in Odessa.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen. Feste Uebernahmssätze nach allen Richtungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gerstmann & Lindner, Brünn, Spediteure

der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn
besorgen prompt, sachkundig und billigst Speditionen, zollämtliche Expeditionen jeder Art, Einlagerungen sammt Assecuranz; ferner Vertheilungen von Sammelladungen, sowie auch Möbeltransporte nach allen Richtungen.

Goldlust & Comp.

Speditions-Bureau der k. k. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.
Spedition und Commission. BRODY — PODWOLOCZYSKA — KRAKAU.
Filialen:
RADZIWILLOW, WOLOCZYSKA, SOSNOWICE-KATTOWITZ O/S.,
SZCZAKOWA-GRANICA, WIEN, SOKAL,
Regelmässiger Sammelladungsverkehr nach Russland, Rumänien und vice versa.
Ermässigte feste Uebernahmen nach allen Richtungen. Correcte Zollabfertigung.

Karpeles & Hirsch, Wien

I., Zelinkagasse 14
Spedition und Commission

Otto Hailer & Cie.

Spedition und Incasso.
Agentur der k. k. priv. österr. Südbahn für die Brennerlinie.
Hauptagentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreich.-ungar. Lloyd für die Schweiz und Vorarlberg.
RORSCHACH, ROMANSHORN und BUCHS (Schweiz).
LINDAU (Bayern) — BREGENZ (Oesterreich).
Verzollungen.
Specialdienst nach Triest und Wien.

N. Katzner

Spedition und Commission.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., GRANICA, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen.
Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Popper & Co., Wien

Spedition und Commission.
Bureau: II., Schöllerhof. — Magazine: II., Taborstrasse Nr. 11.
Special-Sammeldienst nach Nord- und Süddeutschland, Böhmen, Mähren, Schlesien, Ungarn und Siebenbürgen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831)
Spedition, Commission und Incasso. Stein- und Braunkohlen en gros-Geschäft.
Uebersiedlungen per Bahn und Achse mit Möbelwagen.
Agentie der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Speditions-Bureau: für die k. k. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Nachtrag zum Gebühren-Tarif

des

öffentlichen Landes-Lagerhauses in Krakau.

I. Gebühren-Tarif für Getreide jeder Art, Klee und andere Sämereien.

Für besonderes Abwiegen von Getreide in Säcken auf Verlangen der Partei . . . . per 100 kg $1^1/_2$ kr.
(anstatt $^1/_2$ kr. wie früher bestimmt)
Für besonderes Abwiegen von ausgeschüttetem Getreide auf Verlangen der Partei . . . . „ 100 „ 2 „
Für geliehene Säcke innerhalb des Lagerhauses wöchentlich . . . . per Stück 1 „
Für nach aussen geliehene Säcke wöchentlich . . . . „ „ $1^1/_2$ „
Für das jedesmalige Ueberschreiben einer Post von einem Einlagerer auf einen anderen bis zu 100 Metercentner Getreide und Sämereien jeder Art . . . . 30 „

II. Gebühren-Tarif für Spiritus.

Für das jedesmalige Ueberschreiben einer Post von einem Einlagerer auf einen anderen bis zu 100 Hektoliter Spiritus 30 kr.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus in Krakau.

Oesterr.-ungar. Lloyd.

Export-Tarif ab Triest und Fiume nach italienischen und levantinischen Häfen

giltig vom 1. Jänner 1887 ab.

Von Triest oder Fiume nach	Frachtsätze für: Güter der Classe A (für je 100 Kilo Gewicht)		Güter der Classe B (für je 100 Kilo Gewicht)		Güter der Classe C (für je 100 Kilo Gewicht)		Werthe (für je 100 fl.)		Ein Packet oder kleines Collo	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.		
I. Lloyd-Dienst:									Bis zum Gewichte von 15 kg 30%, von 15 bis 50 kg 50% des Frachtsatzes für Güter, mit Rücksicht auf die Classe derselben. Minimalfracht 20 kr.	
Ancona	—	40	—	60	—	80	—	20		
Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	—	20		
Sti. Quaranta, Pargo, Sta. Maura, Prevesa, Argostoli, Zante, Cerigo, Piräus, Syra, Scio, Catacolo, Patras, Calamata	—	80	1	20	1	60	—	20		
Insel Candien, Smyrna, Cesmè, Volo, Metelino, Tenedos, Leros, Alexandrien, Constantinopel, Dardanellen, Gallipoli, Rhodus, Lagos, Salonich, Orphano, Cavalla, Dedeagh	—	90	1	35	1	80	—	25		
Varna, Port Said, Ineboli, Kustendje	1	—	1	50	2	—	—	30		
Jaffa, Cypern, Odessa, Samsun, Sulina, Beyruth, Caifa, Galatz, Braila, Tulcia, Trapezunt, Kerasund, Batum	1	20	1	80	2	40	—	30		
II. Combinirter Verkehr:									Minimalfracht	
a) mit Ueberschiffung in Alexandrien:									fl.	kr.
Lattachia, Tripoli, Alessandretta, Mersina	1	70	2	25	3	—	—	50	1	—
b) mit Ueberschiffung in Constantinopel:										
Burgas	1	40	2	10	2	80	—	—	1	—
Poti	1	80	2	70	3	60	—	—	1	—

Die Frachten werden in Gold behoben.

Die Güter werden eingetheilt: In Classe **A**, wenn dieselben mehr als 10 kg per englischen Kubikfuss (353 kg per Kubikmeter) wiegen; in Classe **B**. wenn dieselben unter 10 kg per englischen Kubikfuss (353 kg per Kubikmeter), aber über 5 kg per englischen Kubikfuss (176 kg per Kubikmeter) wiegen, und endlich in Classe **C**, wenn die Güter unter 5 kg per englischen Kubikfuss (176 kg per Kubikmeter), aber über $2^1/_2$ kg per englischen Kubikfuss (88 kg per Kubikmeter) wiegen.

Für Colli, deren Gewicht 50 kg übersteigt, wird dasselbe nach Zehnern abgerundet und die Fracht zum Satze der betreffenden Waarenclasse berechnet.

Gänzlich ausgeschlossen von diesem Tarife sind jene Gegenstände, welche entweder ein bedeutendes Gewicht haben, wie Maschinen, Kessel, Waggons, Schienen etc., oder aber von ausserordentlichen Dimensionen sind, wie Hölzer, Fuhrwerke etc. etc. und auch solche, deren Volumen im Verhältniss zum Gewichte ein überaus grosses ist, wie leere Fässer und Kisten, künstliche Blumen, Strohwaaren, Möbel, nicht gepresstes Heu oder Wolle und dergleichen.

Für solche Gegenstände muss die Fracht von Fall zu Fall bestimmt werden.

Der Werthtarif findet Anwendung auf Geldsendungen, Gegenstände aus Gold oder Silber, Bijouteriewaaren und Güter, deren Werth den Betrag von Tausend Gulden pro 100 kg übersteigt.

Normal-Tarif für den directen Lloydverkehr nach Indien, China und Japan via Suez-Canal.

von Triest nach	Frachtsätze für Waaren: weniger als $12^1/_2$ kg per engl. Kubikfuss wiegend, per 40 engl. Kubikfuss	Waaren: $12^1/_2$ kg und mehr per engl. Kubikfuss wiegend, per 1000 kg	Baarschaft und Werthe: Baarschaft	Baarschaft und Werthe: Uhren, Bijouterien, Gold- u. Silbergeräthe, Seidenwaaren	Minimal-Fracht für ein Connossement	Assecuranz-Prämien für Waaren u. Werthsachen	Assecuranz-Prämien für Werthe	Anmerkungen
	fl. Gold	fl. Gold	%	%	fl. Gold	%	%	
a) Directer Dienst:								
Port Said	6·—	8·—	0·30	0·30	0.50	0·30	0·16	Während des Sommers
						0·38	0·16	„ „ Winters
Suez	7·—	10·—	0·45	0·80	3.—	0·45	0·20	
Aden	8·—	12·—	0·45	0·80	3.—	0·65	0 30	
Bombay	10·—	15·—	0 45	1·—	3.—	0·75	0·30	
Colombo	13·—	19·—	0·50	1·25	3.—	0·85	0·30	
Penang	17·—	24·—	0·50	1·50	3.—	0·90	0·34	
Singapore	17·—	24·—	0·50	1·50	3.—	0·90	0·34	
Hongkong	20·—	30·—	0·75	1·50	3.—	0·95	0 40	
b) mit Ueberschiffung in Suez:								
Djeddah	14·—	20·—	1·—	1·50	3.—	0·65	0·30	
Massaua	14·—	20·—	0·95	1·30	3.—	0·70	0·30	
Hodeidah	20·—	30·—	1·50	2·50	3.—	0·80	0·30	
Suakim	15·—	22·—	0·95	1·30	3.—	0·65	0·30	
c) mit Ueberschiffung in Colombo:								
Madras, Calcutta	17·—	24·—	0·50	1·25	3.—	0·85	0·34	

(119)

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Nr. 41. **Wien, 10. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 22. März 1890 *), betreffend die Herstellung des zweiten Geleises auf den Linien Krakau-Przemysl und Przemysl-Lemberg der priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, der Gesellschaft der priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn zum Zwecke der Bedeckung der Kosten für die Anlage des zweiten Geleises auf den Linien Krakau-Przemysl und Przemysl-Lemberg die Gewährung nicht rückzahlbarer Zuschüsse aus Staatsmitteln im Maximalbetrage von jährlich 862.290 fl. 20 kr. österr. Währung in Silber auf die Dauer von 67 Jahren, vom 1. Jänner 1890 an gerechnet, unter den Bedingungen dieses Gesetzes zuzusichern.

Art. II. Die nach Art. I vom Staate zu leistenden Jahreszuschüsse sind ausschliesslich zur Verzinsung und planmässigen Tilgung der von der Bahngesellschaft zu dem im Art. I bezeichneten Zwecke auszugebenden, ohne allen Abzug mit vier Percent verzinslichen und innerhalb 67 Jahren, vom 1. Jänner 1890 angefangen, rückzahlbaren Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 20 Millionen Gulden österr. Währung in Silber zu verwenden.

Die vorgedachten Prioritäts-Obligationen können entweder als selbstständiges Prioritäts-Anlehen oder als Bestandtheil eines einheitlichen, ohne allen Abzug mit vier Perzent verzinslichen und innerhalb 67 Jahren, vom 1. Jänner 1890 an gerechnet, rückzahlbaren Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 75 Millionen Gulden österr. Währung in Silber, welches zugleich zur Convertirung der bestehenden Prioritäts-Anlehen der Gesellschaft, sowie für sonstige Investitionszwecke derselben zu dienen hat, ausgegeben werden.

Die Modalitäten der Begebung des zu emittirenden Prioritäts-Anlehens, insbesondere der Begebungscurse, dann die Formulare und der Tilgungsplan, ferner die Bedingungen für die eventuell durchzuführende Prioritäten-Convertirung, unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Art. III. Der Staatsverwaltung bleibt die Festsetzung der effectiven Kosten der Anlage des im Art. I bezeichneten zweiten Geleises, sowie der denselben nach Hinzurechnung der Intercalarzinsen und Geldbeschaffungskosten entsprechenden genauen Ziffer des Nominalbetrages, welcher von der im Art. II mit rund 20 Millionen Gulden bezifferten Prioritäts-Obligationen-Emission auf den vorhin bezeichneten Verwendungszweck entfällt, auf Grund der von der Gesellschaft zu liefernden Nachweisungen vorbehalten.

Falls hienach der Emissionserlös zu dem bezeichneten Zwecke nicht vollständig in Anspruch genommen werden sollte, hat der erübrigende Restbetrag dieses Erlöses als besonderer Reservefonds zu dienen, welcher nur nach Massgabe der hiezu einzuholenden vorgängigen Genehmigung oder über Anordnung der Staatsverwaltung für solche Investitionen auf den Linien der priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn zu verwenden ist, für deren Kosten die Staatsverwaltung sonst in anderer Weise selbst aufkommen müsste.

Der hienach zu bildende besondere Reservefonds ist unter Controle der Staatsverwaltung mit der Massgabe fruchtbringend anzulegen, dass die hiedurch erzielten Erträgnisse dem Fonds selbst gutzubringen sind.

*) Enthalten in dem am 1. April 1890 ausgegebenen XV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 49.

Art. IV. Die im Art. I vorgesehene Zusicherung ist an die Bedingung geknüpft, dass die Bahngesellschaft die Verpflichtung eingeht:

a) die Hälfte des im Falle der Convertirung der von ihr bisher emittirten Prioritäts-Anlehen zu erzielenden Capitalsgewinnes, im Falle der vollständigen Durchführung der erwähnten Convertirung aber mindestens den Effectivbetrag von 1,500.000 fl. österr. Währung dem Staate zu überlassen, und

b) zu Gunsten des Staates behufs Herabminderung der demselben aus der Zuschussleistung nach Art. I erwachsenden Belastung, vom Jahre 1890 angefangen, die Hälfte jener Reinertrags-Ueberschüsse ihres Gesammtunternehmens zu widmen, welche jeweilig aus dem letztvorausgegangenen Betriebsjahre mit Hinzurechnung der aus früheren Jahren herrührenden Gewinnvorträge nach Bestreitung der nachstehenden Erfordernissposten erübrigen, und zwar:
   1. des Erfordernisses für den Dienst der Prioritäts-Anlehen (abzüglich der zufolge Art. I und II für das zweite Geleise bestimmten Prioritäts-Obligationen);
   2. der societären Auslagen, einschliesslich der Bezüge des Verwaltungsrathes;
   3. der statutenmässigen oder sonst mit Genehmigung der Staatsverwaltung vorzunehmenden Dotirung der gesellschaftlichen Fonds;
   4. der planmässigen Amortisationsquote des Actiencapitals;
   5. einer vierpercentigen Dividende der jeweils noch nicht amortisirten Actien.

Art. V. Im Falle der concessionsmässigen Einlösung der Linien Krakau-Przemysl und Przemysl-Lemberg durch den Staat, hat auch das zweite Geleise der betreffenden Linie als Zugehör der eingelösten Bahn, sowie der im Art. III vorgesehene besondere Reservefonds, soweit derselbe nicht mit Genehmigung oder über Anordnung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss zur Verwendung gelangt ist, in das Eigenthum des Staates zu übergehen, wogegen der Staat der Bahngesellschaft ausser dem concessionsmässigen Einlösungspreise auch die im Art. I festgesetzte Annuität zu bezahlen hat.

Art. VI. Für die Ausgabe und bücherliche Eintragung des im Art. II, erster Absatz, bezeichneten Prioritäts-Anlehens, sowie für die aus diesem Anlasse zu errichtenden Acte und Urkunden wird die Gebühren- und Stempelbefreiung gewährt. Die Coupons dieses Anlehens sind von der Einkommensteuer befreit; dagegen ist die Couponstempelgebühr für dieselben von der Bahngesellschaft aus eigenen Mitteln zu tragen.

Im Falle der Ausgabe eines einheitlichen Prioritäts-Anlehens, welches zugleich zur Convertirung der bisher emittirten Prioritäts-Anlehen, sowie für Investitionszwecke zu dienen hat (Art. II, zweiter Absatz), wird für die Ausgabe und bücherliche Eintragung dieses ganzen Prioritäts-Anlehens, sowie für die aus diesem Anlasse zu errichtenden Acte und Urkunden die Gebühren- und Stempelbefreiung gewährt. Bezüglich des zur Bedeckung der Herstellungskosten des zweiten Geleises und für Investitionszwecke bestimmten, laut Art. II, Absatz 2, mit 20 Millionen Gulden bezifferten Theilbetrages dieses Anlehens wird weiter die Befreiung von der für die Coupons zu entrichtenden Einkommensteuer eingeräumt; dagegen ist die Couponstempelgebühr für das ganze Prioritäts-Anlehen unbeschadet der bezüglich der Localbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Nadbrzezie-Rozwadów concessionsmässig zugestandenen Steuer- und Gebührenbefreiung von der Bahngesellschaft aus eigenen Mitteln zu tragen.

Art. VII. In Ansehung der aus Anlass der Legung des zweiten Geleises auf den Linien Krakau-Przemysl und Przemysl-Lemberg herzustellenden Bahnanlagen wird die Befreiung von den Gebühren und Stempeln für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der bezeichneten Bahnanlagen, sowie von der bei den Grundeinlösungen auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Art. VIII. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, den 22. März 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 22. März 1890, Z. 16.608/II ex 1889, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Avisirung der Kreuzungsstationen eingeleisiger Bahnen von der Achsenzahl der zum Kreuzen, bezw. zum Vorfahren gelangenden Züge.

Bei der hierämtlichen Prüfung des Erhebungsmaterials über einen Zusammenstoss, welcher in einer auf eingeleisiger Strecke gelegenen Station bei der Kreuzung dreier Züge stattfand, musste die Ursache dieses Unfalles zum Theile auf den Umstand zurückgeführt werden, dass der Kreuzungsstation die Achsenzahl der zur Kreuzung gelangenden Züge nicht schon vor deren Eintreffen bekannt gewesen ist und der Verkehrsbeamte aus diesem Grunde es unterliess, für die wegen unzureichender Geleiselänge zur anstandslosen Durchführung der Kreuzung nöthige Theilung des einen Zuges rechtzeitig die entsprechende Vorsorge zu treffen.

Um nun dem Verkehrsbeamten einer in eingeleisiger Bahn liegenden Station, in welcher fahrplanmässig oder in Folge telegraphischer oder telephonischer Vereinbarung eine Zugskreuzung oder ein Vorfahren stattfinden soll, die Möglichkeit zu bieten, schon vor der Ankunft dieser Züge die zur anstandslosen Abwicklung der eben erwähnten Manipulationen nöthigen Verfügungen zu treffen, und insbesondere für die Freihaltung der Sicherheitsmarken, sowie für die bei nicht ausreichender Länge der Geleise etwa nöthig werdende Theilung der Züge vorsorgen zu können, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, unverweilt anzuordnen, dass jene Station, in welcher der Zug vor der Kreuzung oder Vorfahrstation den letzten Aufenthalt nimmt, an die letzterwähnte Station telegraphisch oder telephonisch die Anzahl der Wagenachsen und die Anzahl der beim Zuge befindlichen halbwarmen und kalten Maschinen bekanntzugeben hat.

Bei unmöglicher telegraphischer oder telephonischer Verständigung hat der Verkehrsbeamte der Kreuzungs- oder Vorfahrstation schon vor Ankunft der Züge zu erwägen, ob nicht etwa die Länge der zu benützenden Geleise unzureichend sein könnte, damit derselbe selbst die für den ungünstigsten Fall zur Sicherung der anstandslosen Durchführung der Kreuzung oder des Vorfahrens geeigneten Massnahmen noch rechtzeitig treffen kann.

Um den Verkehrsbeamten diese grundsätzlichen Bestimmungen möglichst vor Augen zu halten, wolle die geehrte Verwaltung die dortseitige Verkehrs-Instruction im Sinne dieses Erlasses ergänzen und den Entwurf der diesbezüglichen Tectur ehethunlichst zur h. ä. Genehmigung vorlegen.

Wien, am 22. März 1890. **Lilienau** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von Hohenems bis zur Landesgrenze behufs eventueller Fortsetzung auf schweizerischem Gebiete bis Berneck.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Mathis, Bürgermeister in Hohenems, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von Hohenems bis zur Landesgrenze behufs eventueller Fortsetzung auf schweizerischem Gebiete bis Berneck im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. März 1890. Z. 2967.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn gemischten Systems vom rechten Traunufer bei Ischl bis zur Dachstein-Aussicht auf der Hütteneck-Alpe.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Ingenieur und Bauunternehmer Eduard Miller, derzeit in Budapest, mit dem Erlasse vom 13. September 1889, Z. 36.469 (Verordnungs-Blatt vom 24. September 1889, Nr. 112), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn gemischten Systems vom rechten Traunufer bei Ischl bis zur Dachstein-Aussicht auf der Hütteneck-Alpe auf weitere drei Monate verlängert.

Wien, am 17. März 1890. Z. 10.276.

Eröffnung der Geleiseverbindung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn mit der k. k. Donau-Uferbahn.

Am 1. März 1890 ist die Verbindungslinie der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zum Rangirbahnhofe Wien-Brigittenau der k. k. Donau-Uferbahn für die Uebergabe der Frachtgüter in Betrieb gesetzt worden.

Diese Verbindungslinie zweigt von der Strecke Wien—Jedlesee-Aufnahme in km 2647 ab, ist 1·163 km lang und mündet in den Rangirbahnhof Wien-Brigittenau der k. k. Donau-Uferbahn ein.

Wien, am 23. März 1890. G.-I.-Z. 4601/II.

Anerkennung des concessionirten städtischen Lagerhauses in Feldkirch als öffentliches Lagerhaus.

Das k. k. Handelsministerium hat das mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 27. December 1884, Z. 46.630, concessionirte städtische Lagerhaus in Feldkirch als öffentliches Lagerhaus im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, anerkannt und das für dieses Lagerhaus vorgelegte Reglement genehmigt.

Wien, am 18. März 1890. Z. 11.297.

Reglement

für das

Lagerhaus der Stadt Feldkirch*) (Vorarlberg).

Für die Benützung des städtischen Lagerhauses in Feldkirch treten die nachfolgenden Betriebsbestimmungen und Tarifsätze vom Tage der behördlichen Genehmigung in Kraft.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Das städtische Lagerhaus in Feldkirch ist ein von der Stadtgemeinde errichtetes öffentliches Lagerhaus, welches unter der Firma „Lagerhaus der Stadt Feldkirch" handelsgerichtlich protokollirt ist.

Dasselbe ist im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, als öffentliches Lagerhaus mit der Berechtigung zur Ausstellung indossabler Lagerscheine behördlich anerkannt.

§ 2.

Die Verwaltung des Lagerhauses wird durch den von der Gemeindevertretung der Stadt Feldkirch bestellten Lagerhausverwalter besorgt, welcher dem jeweilig vom Gemeindeausschusse gewählten Lagerhaus-Giranten und der Lagerhauscommission untersteht.

Beschwerden über das Dienstpersonal des Lagerhauses sind an den Verwalter, Beschwerden über diesen an die Lagerhauscommission, im Berufungsfalle an die Gemeindevertretung zu richten.

§ 3.

Die städtische Lagerhausverwaltung übernimmt über Verlangen der Parteien alle mit dem Empfange, dem Weiterversandt, der Auslieferung, der Manipulation und der sonstigen Behandlung der Waaren verbundenen Arbeitsleistungen. Sie vermittelt im Auftrage und für Rechnung der Lagernehmer die Berichtigung der auf den eingehenden Waaren allenfalls haftenden Fracht und sonstigen Spesen, insbesondere aber auch die Besorgung der Verzollung der

*) Genehmigt mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 18. März 1890, Z. 11.297.

derselben unterliegenden Güter bei der in unmittelbarer Nähe des Lagerhauses errichteten k. k. Hauptzollamts-Expositur gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühren.

§ 4.

Für alle Vermittlungen und Manipulationen sind die im beigegebenen Tarife festgesetzten Gebühren zu entrichten.

Annahme der Waaren und Verfügungen mit denselben.

§ 5.

Die Annahme von Waaren zur Einlagerung ist durch den Umfang der der Lagerhausverwaltung zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten bedingt.

§ 6.

Im Wesentlichen werden zur Einlagerung übernommen:

a) Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Sämereien, Mühlenfabrikate und Wein; auch wird geschüttet, insoweit Raum hiefür vorhanden ist.
b) Kaufmannsgüter und Producte aller Art mit den im § 10 angegebenen Beschränkungen.

§ 7.

Die an das Lagerhaus adressirten Waaren sind unter Angabe der Bestimmung derselben schriftlich zu adressiren und mit einem Frachtbriefe oder Anmeldeschein zu begleiten, welche Papiere zu enthalten haben:

a) Tag und Ort der Aufgabe,
b) die genaue Adresse des Absenders,
c) Zeichen, Nummern, Anzahl und Gewicht der Colli,
d) den Assecuranzwerth jeder Waarengattung, welcher den wirklichen Werth nicht übersteigen darf,
e) eventuell, in wessen Auftrag die Sendung erfolgt und für wessen Rechnung die Waare einzulagern ist.

Wird kein Assecuranzwerth vom Einlagerer angegeben, so wird die Waare nach ihrem gemeinen Werth versichert.

§ 8.

Die Lagerhausverwaltung ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, in Uebereinstimmung obiger Angaben auch bezüglich des Inhaltes der Colli im Beisein des Einlagerers oder Ueberbringers der Waare oder von mindestens zwei Zeugen prüfen zu lassen.

§ 9.

Die Annahme mangelhaft verpackter oder beschädigter Güter erfolgt nur gegen Unterzeichnung eines Reverses, in welchem der Lagernehmer oder die von demselben bestimmte Persönlichkeit oder Transportanstalt den Zustand des Gutes ausdrücklich anerkennt.

Flüssigkeiten, Fettwaaren und dergleichen werden nur in guten Gebinden angenommen. Die Ausbesserungen von in schadhaftem Zustande ankommenden Fässern geschieht auch ohne besonderen Auftrag auf Kosten des Lagernehmers; für Vornahme dieser Ausbesserungen und für allfällige Verluste oder Beschädigungen haftet die Lagerhausunternehmung nur nach Massgabe des § 14 des Lagerhausgesetzes.

§ 10.

Ausgenommen von der Lagerung sind Tabak und Salz als Monopolartikel, ferner zoll- oder verzehrungssteuerpflichtige oder sonst einer zoll- oder steuerämtlichen Controle unterliegende Waaren, endlich alle Waaren, welche leicht dem Verderben unterliegen, feuergefährlich, ätzend oder geeignet sind, auf ihre Umgebung nachtheilig einzuwirken, insbesondere:

a) Harze, Pech, Schwefel, Firniss, Terpentinöle und alle Spirituosen ohne Ausnahme, Nitro-Glycerin, Dynamit, Kalioximuriaticum, Natrocoaks und alle explosiven Chemikalien, ferner Schiesspulver, Schiessbaumwolle, chemische Zündwaaren, Petroleum, Naphta und andere Erd- und Steinöle, Petroleumäther, Petroleumsprit, Benzin, Photogen, Solaröl und alle anderen aus Petroleum, Naphta, Stein- und Braunkohlentheer gewonnenen Kohlenwasserstoff-Verbindungen, brennbare Säuren, künstlich gefettete Wolle von Wollabfällen (Kunstwolle oder Shoddy und Mungo), englische ungereinigte Kämmlinge und „Kehricht", sogenannter Spinnereiabfall, nicht sortirte Hadern und ähnliche mit Steinen und Schmutz vermengte Abfälle,
b) Geld, Urkunden, Rechnungsbücher, Lotterielose, Pfandbriefe, Banknoten, Wechsel, Schuldverschreibungen, überhaupt Papiere und Schriften von einem Nennwerthe,
c) Gold, Silber in Barren, Juwelen, Gemälde, nicht aber mit Gemälden verzierte Möbel oder anderes mit Gemälden verziertes Hausgeräth — die Gemälde ausgeschlossen — Kunstwerke und alle Gegenstände von nominellem Werthe, welche einer besonderen Versicherungs-Abrechnung unterliegen.

§ 11.

Sendungen, welche mit Werthnachnahme belastet sind, werden nicht angenommen. (§ 12 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64)

§ 12.

Ohne Verfügung eingehende Güter werden als Lagerwaare angesehen und wird der Absender, beziehungsweise der als Absender im Frachtbriefe bezeichnete, so lange als Lagernehmer betrachtet, bis derselbe als solchen einen anderen dem Lagerhause schriftlich namhaft macht.

Alle aus unrichtigen oder mangelhaften Angaben in den Frachtbriefen oder Anmeldescheinen oder durch Unterlassung von Angaben in denselben entstehenden nachtheiligen Folgen, fallen dem Lagernehmer zur Last, unbeschadet jedoch der der Lagerhausunternehmung nach dem Gesetze obliegenden Haftung.

§ 13.

Jede erfolgte Einlagerung oder Uebertragung wird dem Verfügungsberechtigten eventuell dem Einsender als Lagernehmer und jede ausgeführte Weisung, Auslagerung oder Reexpedition dem Auftraggeber der Eingangsdeclaration entsprechend schriftlich avisirt.

§ 14.

Wünscht Jemand, im Falle als kein Lagerschein ausgestellt ist, dass von seinem Lager ohne specielle Verfügung Waaren an Dritte abgegeben oder deren Disposition befolgt werde, so hat er eine Generalverfügung mit Nennung des Bezugsberechtigten beim Lagerhause zu hinterlegen.

§ 15.

Die Ueberweisung oder Uebertragung von Lagergütern zu Gunsten Dritter hat, im Falle als kein Lagerschein ausgestellt ist, der Einlagerer bei der Lagerhausverwaltung schriftlich zu disponiren, und geht damit das Verfügungsrecht auf den Dritten über, insolange derselbe die Annahme nicht schriftlich oder durch Zurückstellung des Avisos verweigert; in diesem Falle wird die allfällige Uebertragung stornirt.

§ 16.

Alle Güter werden, wenn keine Gegenordre vorliegt, der Abwägung unterzogen; hievon sind nur egalisirte Güter ausgenommen, d. h. solche, welche bereits nach einem bestimmten Gewichte per Colli verpackt einlangen.

§ 17.

Telegraphische Verfügungen werden ausgeführt und eventuell um Missbräuche zu verhindern, von Seite des Lagerhauses telegraphisch bestätigt; doch fallen die Folgen etwaiger Irrthümer im Wortlaute der Telegramme dem Auftraggeber zur Last, ohne dass hiedurch die der Lagerhausunternehmung nach dem Gesetze obliegende Haftung beeinträchtigt wird.

§ 18.

Alle Aufträge werden in der Reihenfolge ihres Einlangens so prompt als möglich ausgeführt.

Lagerscheine.

§ 19.

Die Lagerhausunternehmung ist verpflichtet, dem Hinterleger auf dessen Verlangen über die in ihrem Lagerhause eingelagerten Waaren einen Lagerschein auszustellen, welcher einen Ausschnitt des von der Lagerhausunternehmung fortlaufend zu führenden Juxtenbuches zu bilden und aus zwei zusammenhängenden, jedoch von einander trennbaren Theilen, und zwar:

1. dem Lagerbesitzschein (Recepisse),
2. dem Lagerpfandschein (Warrant), zu bestehen hat. (§ 17 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64.)

Zur Unterfertigung der Lagerscheine ist der Lagerhausverwalter berufen.

§ 20.

Beide Theile des Lagerscheines müssen an Ordre lauten und haben unter gegenseitiger Bezugnahme auf einander zu enthalten:

1. die Benennung des Lagerhauses, Datum, Unterschrift des Verwalters,
2. die laufende Zahl des Lagerbuches,
3. Name und Wohnort des Hinterlegers,
4. genaue Angabe über die Menge und Gattung und die allfälligen besonderen Kennzeichen der eingelagerten Waaren,
5. die Angabe, bei wem und zu welchem Werthe die Versicherung genommen,
6. die allfällig im voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit,
7. die Angabe, ob auf der Waare ein Zoll, eine Steuer, oder sonstige öffentliche Abgabe, oder aber Gebühren und Vorauslagen der Lagerhausunternehmung haften.

   Auf Verlangen wird auf dem Lagerscheine auf Veranlassung und Kosten des Einlagerers von der Lagerhausverwaltung der durch von ihr gewählte Sachverständige erhobene Werth des Gutes bemerkt; eine Haftung für die Richtigkeit des angegebenen Werthes übernimmt aber dadurch die Lagerhausverwaltung nicht. Die Haftungs-Ablehnung wird aber gegebenen Falles jederzeit auf dem Lagerscheine angemerkt.

§ 21.

Beide Theile des Lagerscheines können zusammen oder getrennt durch Indossament übertragen werden, insolange beide Theile zusammen übertragen werden, wirkt die Indossirung des Besitzscheines für beide Theile.

§ 22.

Wird der Warrant abgesondert übertragen, so muss das erste, die abgesonderte Uebertragung bezweckende Indossament des Warrants enthalten:

1. Name und Wohnort des Indossatars des Warrants,
2. die Angabe der Geldsumme sammt allfälligen Zinsen, für welche das Pfandrecht an den eingelagerten Waaren eingeräumt werden soll,
3. den Verfallstag der Pfandsumme.

Diese Punkte sind auch auf dem Besitzscheine ersichtlich zu machen.

Ueberdies ist ein solches Indossament vollinhaltlich und unter Angabe des Datums in das Lagerbuch der Unternehmung einzutragen und die erfolgte Eintragung Seitens der Unternehmung sowohl auf dem Besitzscheine, als auch auf dem Warrant gleichfalls unter Angabe des Datums der Eintragung in das Lagerbuch ersichtlich zu machen.

Wird eine dieser Förmlichkeiten zu beobachten unterlassen, so ist das Indossament wirkungslos.

§ 23.

Waaren, über welche ein Lagerschein ausgestellt ist, dann die dem Eigenthümer des Besitzscheines oder des Warrants an der Waare zustehenden Rechte können durch Executions- oder Sicherungsmassregeln nicht getroffen werden.

Gegenstand von Executions- und von Sicherungsmassregeln sind in solchem Falle ausschliesslich die beiden Theile des Lagerscheines.

§ 24.

Die Lagerhausunternehmung gilt als Domiciliat des Warrants, insoferne nicht in dem ersten Indossament ein an demselben Orte befindlicher anderer Domiciliat benannt ist.

Ist eine solche Benennung erfolgt, so ist der Name des Domicilaten auch auf dem Besitzscheine und in dem Lagerbuch ersichtlich zu machen.

§ 25.

Andere Indossamente eines der beiden Theile des Lagerscheines oder beider Theile zusammen sind in Bezug auf ihren Inhalt an die Bestimmungen des § 22 nicht gebunden, und sind nur über Ansuchen des Inhabers und nach Inhalt des betreffenden Indossaments in das Lagerbuch der Unternehmung einzutragen.

§ 26.

Die Uebergabe des indossirten Besitzscheines an den Indossator hat für den Erwerb der von der Uebergabe der Waare abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen, wie die Uebergabe der Waare selbst. Wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, kann die Uebergabe der Waare in anderer Weise nicht stattfinden.

§ 27.

Wird der Besitzschein ohne Warrant übertragen, so tritt der Rechtserwerb des Indossatars des Besitzscheines nur mit Beschränkung durch die in Folge der abgesonderten Indossirung des Warrants entstandenen Rechte ein.

§ 28.

Zur Bestellung eines Faustpfandes an der hinterlegten Waare ist, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, die Uebergabe des unter Beobachtung der im § 22 enthaltenen Bestimmungen indossirten Warrants an den Indossatar erforderlich.

§ 29.

Der im Sinne des Artikels 36 der allgemeinen Wechselordnung als Eigenthümer legitimirte Inhaber beider Theile des Lagerscheines kann von der Unternehmung des Lagerhauses die Ausstellung eines neuen Lagerscheines unmittelbar auf seinen Namen verlangen. Er ist auch berechtigt, insoferne gefällsämtliche Vorschriften nicht entgegenstehen, die Theilung der hinterlegten Waare in beliebige kleinere Partien und die Ausstellung so vieler neuer Lagerscheine unmittelbar auf seinen Namen zu verlangen, als durch die Theilung der Waare neue Partien entstehen.

Das im ersten Absatze bezeichnete Recht kann auch von beiden Parteien, in deren Händen sich je ein Theil des Lagerscheines befindet, ausgeübt werden, wenn es von ihnen gleichzeitig beansprucht wird. In allen Fällen haben die Eigenthümer des Lagerscheines die durch ihr Begehren hervorgerufenen Kosten zu tragen, und hat die Unternehmung den ursprünglichen Lagerschein einzuziehen.

Der Unternehmung steht hiebei das Recht zu, den neuen Lagerschein mit dem ursprünglichen Datum zu versehen.

§ 30.

Die Amortisation abhanden gekommener Lagerscheine oder Theile derselben findet nach den gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere nach § 39 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, statt.

Bezug der Waare.

§ 31.

Die Lagerhausunternehmung ist, wenn kein Lagerschein ausgestellt ist, verpflichtet, die Waare gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren und ihrer mit gesetzlichem Pfandrechte ausgetatteten Gebühren und sonstigen Forderungen dem Hinterleger jederzeit auszufolgen.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist die Lagerhausunternehmung verpflichtet, die Waare gegen Bezahlung der noch unberechtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren und ihren Gebühren und Forderungen nach Massgabe des zweiten Absatzes des § 50 dem Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines unter der Bedingung der gleichzeitigen Rückstellung dieses Scheines jederzeit auszufolgen.

§ 32.

Ohne gleichzeitige Rückstellung des Warrants kann die Ausfolgung der Waare von dem Eigenthümer des Besitzscheines nur begehrt werden, wenn die Pfandsumme sammt den etwaigen bis zum Verfallstage des Warrants zu berechnenden Zinsen bei der Lagerhausunternehmung zur Ausfolgung an den Eigenthümer des Warrants hinterlegt wird.

Dass der Warrant noch nicht fällig, oder die Lagerzeit noch nicht abgelaufen, oder der Eigenthümer des Warrants nicht bekannt ist, bildet kein Hinderniss für die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen.

Ist auf dem Warrant ein besonderer Domiciliat benannt, so hat die Lagerhausunternehmung denselben von der erfolgten Hinterlegung zu verständigen.

Der zur Einlösung des Warrants bei der Lagerhausunternehmung hinterlegte Betrag ist von dieser an den Eigenthümer des Warrants unter Einziehung des letzteren auszufolgen, und wenn die Behebung nicht binnen drei Monaten nach Verfall des Warrants erfolgt, bei Gericht zu erlegen.

§ 33.

Unter Berücksichtigung der Bestimmungen der zwei früheren Paragraphe kann der Bezug eines Theiles der eingelagerten Waaren mittelst schriftlicher Disposition gegen Empfangsbestätigung beziehungsweise Abschreibung auf beiden Theilen der Lagerscheine stattfinden.

§ 34.

Bei solchen Gütern jedoch, die in Kisten, Ballen, Säcken, Körben, Fässern etc., verpackt sind, kann nur der Bezug von Original-Colli gestattet werden; auf prompte Auslieferung kann nur dann gerechnet werden, wenn Tags zuvor die Aushändigung des Gutes verlangt worden ist.

§ 35.

Für die Aufbewahrung von Lagergütern, sowie für die Seitens der Lagerhausverwaltung geschehenen Arbeitsleistungen kommen die im beigegebenen Tarife verzeichneten Gebühren unter ausschliesslicher Zugrundelegung des beim Eingange der Waaren von der Lagerhausverwaltung ermittelten Bruttogewichtes zur Berechnung.

Dieselben sind nebst etwaigen Auslagen innerhalb acht Tagen nach Empfang der Rechnung und, soweit nicht die Bestimmung des § 31, Absatz 2, entgegensteht, vor Ausgang der Waaren baar in österreichischer Währung zu entrichten.

In allen Fällen gilt für die Lagerhausverwaltung das jeweilig bestehende gesetzliche Gewicht.

§ 36.

Die Beanständung der erfolgten Gebührenberechnung entbindet den Lagernehmer vorbehaltlich seiner Rechte nicht von der Verpflichtung rechtzeitiger Zahlung.

§ 37.

Vor erfolgter Bezahlung der im § 31 bezeichneten Zoll- und Verzehrungsteuergebühren, eigenen Gebühren und Forderungen, ist die Lagerhausunternehmung nicht verpflichtet, die Waaren auszufolgen.

§ 38.

Ergeben sich nach Auslieferung der Güter nachträgliche Entschädigungsansprüche an den Lagernehmer, so bleibt derselbe hiefür dem städt. Lagerhause persönlich haftbar.

Bemusterung und Besichtigung der eingelagerten Waaren und Parteienverkehr im Lagerhause.

§ 39.

Die Lagerhausunternehmung ist verpflichtet, dem Hinterleger, beziehungsweise, wenn ein Lagerschein ausgestellt wurde, dem Eigenthümer des Besitzscheines, die Besichtigung, sowie die Entnahme von Mustern in entsprechender Grösse von den eingelagerten Waaren innerhalb der Geschäftsstunden zu gestatten. Falls ein Lagerschein ausgestellt ist, so ist das Musterziehen jedoch nur insoweit zulässig, als dadurch der Werth des Lagergutes nicht geschmälert wird, oder als für ein den Werth der Waare verminderndes Musterziehen auch die Zustimmung des Warrant-Eigenthümers eingebracht wird, in welchem Falle nach vollzogener Musterentnahme ein entsprechender Vermerk auf beiden Theilen des Lagerscheines eingetragen wird.

Das Recht der Besichtigung steht auch dem Eigenthümer des Warrants zu. Für jede Wiederholung der Besichtigung von eingelagerten emballirten Gütern oder

Gütern in sonstiger Verpackung, sowie für jede weitere Musterentnahme nach bereits einmal stattgefundener Bemusterung, sind die im Tarife bezeichneten Gebühren zu entrichten.

§ 40.

Fremden ist der Eintritt in das städtische Lagerhaus nur mit besonderer Erlaubniss des Lagerhausverwalters gestattet.

Die Einlagerer, beziehungsweise die Eigenthümer von Lagerscheinen, sind nur in Begleitung eines Bediensteten des Lagerhauses zum Besuche jener Lagerräume berechtigt, in welchen ihre Waaren lagern.

§ 41.

Auskünfte über die im städtischen Lagerhause liegenden Güter oder über die daselbst abgeschlossenen Geschäfte werden nur den zur Einholung solcher Auskünfte legitimirten Interessenten ertheilt, und sind die Bediensteten des Lagerhauses zur pünktlichsten Befolgung dieser Bestimmung angewiesen.

§ 42.

Alle Personen, welche das Lagerhaus der Stadt Feldkirch besuchen oder benützen, haben den Weisungen der Angestellten unweigerlich Folge zu leisten.

§ 43.

Das Rauchen, sowie Ablegen brennender Cigarren oder Pfeifen in den Räumen des Lagerhauses ist verboten, ebenso ist der Gebrauch von Feuer und Licht nur nach Massgabe der Gestattung von Seite der betreffenden Assecuranzgesellschaften erlaubt.

§ 44.

Die Verabreichung von Trinkgeldern, Bier, Wein, geistigen Getränken oder von irgend welchen Geschenken an die Lagerhausbediensteten oder Arbeiter ist strengstens untersagt.

§ 45.

Das Lagerhaus ist mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich, und zwar: vom 1. April bis 30. September von Morgens 6 Uhr bis Abends 6 Uhr, vom 1. October bis 31. März von Morgens 8 Uhr bis Abends 5 Uhr geöffnet. An Sonn- und Feiertagen werden von 10 bis 12 Uhr Vormittags allenfalls wünschenswerthe Auskünfte an Parteien gegeben.

§ 46.

Im Falle sich die Nothwendigkeit herausstellen sollte, wird während der Nacht das Lagerhaus entsprechend bewacht.

Verkaufsrecht der Lagerhausunternehmung.

§ 47.

Wenn der Zustand des eingelagerten Gutes eine ungünstige Rückwirkung auf die Umgebung befürchten lässt, wird die abgesonderte Verwahrung solcher Waaren veranlasst.

§ 48.

Werden die auf bestimmte Zeit eingelagerten Waaren nicht nach Ablauf der verabredeten Lagerzeit, oder die auf unbestimmte Zeit eingelagerten Waaren nicht innerhalb eines Jahres von der Einlagerung, und wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, von der Ausstellung des Lagerscheines, bezogen, oder wird die eingelagerte Waare vom Verderb bedroht, so ist die Lagerhausunternehmung nach an den Hinterleger vorher gerichteter Verständigung zum Verkaufe der Waare berechtigt. Die Durchführung des Verkaufes der Waare und die Verwendung des Erlöses hat nach §§ 34 und 35 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, zu geschehen.

Versicherung.

§ 49.

Alle zur Einlagerung übernommenen Waaren werden durch die Lagerhausverwaltung bei den von ihr als zulässig erkannten Assecuranz-Instituten gegen Feuerschaden versichert.

Zur Empfangnahme der Versicherungssumme ist, wenn ein Lagerschein ausgestellt worden ist, ausschliesslich die Lagerhausunternehmung berechtigt. Den in Folge von Brandschäden Beschädigten wird nur die von den Versicherungsgesellschaften bezahlte Schadensumme als Ersatz geleistet.

Gesetzliches Pfandrecht der Lagerhausunternehmung.

§ 50.

Die Lagerhausunternehmung hat während der Dauer der Einlagerung ein auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare:

a) wegen der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Waare entfallenden eigenen Gebühren und
b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuer, Transport- und Erhaltungskosten oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Waare bestrittenen Vorauslagen, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in gesetzlich zulässigen Lagerhausgeschäften.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigenthümer des Lagerscheines oder eines der beiden Theile desselben nur insoweit geltend gemacht werden, als bei der Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhausunternehmung an den Hinterleger in beiden Theilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist, oder woferne es sich um rücksichtlich dieser Waare erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhausunternehmung handelt, nur insoweit als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine in voraus bestimmter Dauer der Lagerzeit (§ 20, Z. 6) und wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für die Dauer von nicht mehr als einem Jahre vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines entfallen.

Haftung der städtischen Lagerhausunternehmung.

§ 51.

Die städtische Lagerhausunternehmung haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betriebe des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entsteht, und erstreckt sich diese Haftung nicht blos für Angestellte der Lagerhausunternehmung, sondern auch für andere Personen, deren sie sich bei obigen Verrichtungen bedient.

§ 52.

Die städtische Lagerhausunternehmung übernimmt die Verbindlichkeit des Aufbewahrens in dem Sinne, dass sie für den Schaden, welcher während der Dauer ihrer Verantwortlichkeit durch Verlust oder Beschädigung der

Waaren entstanden ist, ersatzpflichtig ist, wenn sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt worden ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes nicht abgewendet werden konnten.

§ 53.

Die städtische Lagerhausunternehmung haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche tarifmässig oder im Einverständnisse mit dem Auftraggeber im Freien eingelagert werden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Art der Lagerung entstanden ist; unbeschadet jedoch der ihr nach dem Gesetze (§ 14 des Lagerhausgesetzes) obliegenden Haftung.

§ 54.

Sobald die Lagerhausverwaltung eine Veränderung an der äusseren Beschaffenheit der Waare bemerkt und Gefahr im Verzuge ist, wird dieselbe die erforderlichen Vorkehrungen zur Verhinderung von Schäden auf Kosten des Einlagerers treffen, eventuell den Letzteren über den Zustand der Waare verständigen.

§ 55.

Bei äusserlich wahrnehmbaren Abgängen oder Beschädigungen von mittelst Transportanstalten anlangenden Gütern hat die Lagerhausverwaltung das Regressrecht zu wahren und das Reclamationsverfahren einzuleiten.

§ 56.

Die im Vorstehenden begründete Haftpflicht der städtischen Lagerhausunternehmung beginnt mit dem Zeitpunkte, in welchem die Annahme zur Einlagerung Seitens der Lagerhausverwaltung vollzogen ist, und erlischt mit der erfolgten Auslieferung der Waare an den Lagernehmer oder an die von ihm zur Empfangnahme bestellte Persönlichkeit.

Wegen Verlust, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Lagerhausunternehmung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung, und zwar spätestens 4 (vier) Wochen nach der Ausfolgung im Sinne des Artikels 348 des Handelsgesetzbuches nachgesucht worden ist, und bewiesen wird, dass der Verlust, die Verminderung oder Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

§ 57.

Der Auslieferung gleichzuachten ist die im Auftrage des Lagernehmers vollzogene Einladung in Eisenbahnwaggons, sowie die Uebergabe an einen Fuhrmann oder sonstigen Bezugsberechtigten.

§ 58.

Die städtische Lagerhausunternehmung ist, im Falle als die Waare unter falscher Declaration zur Einlagerung angemeldet ist, unbeschadet der ihr nach dem Gesetze obliegenden Haftung, von jeder weiteren Haftpflicht befreit.

§ 59.

Wer dem städtischen Lagerhause Güter zur Einlagerung und Verwahrung übergibt, erklärt sich dadurch stillschweigend mit allen Bestimmungen des Reglements und mit den jeweilig geltenden Gebührentarifen einverstanden.

§ 60.

Für alle Ansprüche des Hinterleger aus dem zwischen ihm und der Lagerhausverwaltung bestehenden Vertragsverhältnisse, sowie für Entschädigungsansprüche gegen die Lagerhausunternehmung, ist die Stadtgemeinde Feldkirch, für deren Rechnung das Lagerhaus betrieben wird, haftbar.

§ 61.

Entschädigungsansprüche werden nur dann berücksichtigt, wenn sie innerhalb der im § 56 bestimmten Frist bei der Lagerhausverwaltung angemeldet werden. Letztere hat bei Erhebung eines Anstandes denselben zu prüfen und das Resultat der Gemeindevertretung zur Entscheidung vorzulegen. Dem Ersatzwerber steht es frei, wegen Austragung der streitigen Angelegenheit sich an das bestellte Schiedsgericht oder an die sonst competente Behörde zu wenden.

Schiedsgericht.

§ 62.

Zur Entscheidung von Streitigkeiten aus Lagerhausgeschäften und insbesondere über die vom Lagernehmer erhobenen Ersatzansprüche, wird ein Schiedsgericht bestellt, dessen Competenz durch freiwillige Unterwerfung beider Parteien mittelst einer in gesetzlicher Form abgefassten Erklärung begründet wird, das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern. Jede Partei wählt einen Schiedsrichter, während der Obmann von beiden Schiedsrichtern, und wenn sich dieselben nicht einigen können, vom jeweiligen Präsidenten der Handelskammer in Feldkirch oder dessen Stellvertreter, bestimmt wird. Verhandlungstag und Ort wird den Parteien rechtzeitig bekannt gegeben.

Das Verfahren ist öffentlich und mündlich und wird das Gericht bei Erhebung der streitigen Thatsachen oder Ansprüche an keinerlei Beweisregeln oder Beschränkungen gebunden.

Nach erfolgter Klarstellung der Sachlage und Prüfung der erforderlichen Beweismittel wird das Erkenntniss nach freier Beweiswürdigung gefällt und den Parteien sofort kundgemacht; die Entscheidung erfolgt durch Stimmenmehrheit der Richter; bei Stimmengleichheit wird jene Ansicht zum Beschlusse erhoben, welcher der Obmann beitritt.

Gegen das schiedsrichterliche Erkenntniss ist keine Berufung zulässig. Das schiedsrichterliche Erkenntniss wird innerhalb der bestehenden Gesetze vollzogen.

Die Klage auf Ungiltigkeit des Schiedsspruches ist binnen der unerstreckbaren Frist von acht Tagen nach der Zustellung bei dem ordentlichen Richter erster Instanz, welcher zur Entscheidung in der Hauptsache berufen war, schriftlich einzubringen; sie muss mit der Unterschrift eines Abvocaten versehen sein. Durch die Erhebung der Klage auf Ungiltigkeit eines Schiedsspruches wird die Execution desselben nicht gehemmt.

§ 63.

Das Reglement, der Gebührentarif, Tarifbegünstigungen und die jeweiligen Aenderungen derselben werden im Amtsblatte der „Vorarlberger Landeszeitung" veröffentlicht und im Geschäftslocale des Lagerhauses angeschlagen. In gleicher Weise wird der Name des Lagerhausverwalters, sowie allfällig anderer zur Unterfertigung der Lagerscheine berufenen Personen kundgemacht.

Die Ausweise über die Bewegung und den Stand der eingelagerten Waaren, sowie der Lagerscheine, werden monatlich durch die „Feldkircher Zeitung", sowie im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" veröffentlicht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn - Gesellschaft. (Project der Actiengesellschaft der Hydraul. Kalk- und Portland-Cementfabrik zu Perlmoos für eine Schleppbahn von ihrem Etablissement in Endach zur Station Kufstein: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kufstein hat die politische Begehung des Projectes der Actiengesellschaft der Hydraul. Kalk- und Portland-Cementfabrik zu Perlmoos für eine Schleppbahn von ihrem Etablissement in Endach zur Südbahnstation Kufstein für den 11. April anberaumt. [G.-I.-Z. 5124.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Herstellung eines Schleppgeleises von der Station Lieben zu dem auf der Grundparcelle Nr. 303 befindlichen Depôtplatze der Budapester Mineralöl-Raffinerie - Actiengesellschaft: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Carolinenthal hat die politische Begehung des Projectes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Geselschaft für die Herstellung eines Schleppgeleises von der Station Lieben zu dem auf der Grundparcelle Nr. 303 befindlichen Depôtplatze der Budapester Mineralöl-Raffinerie-Actiengesellschaft für den 12. April anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die Bezirkshauptmannschaft in Carolinenthal. [G.-I.-Z. 5021.]

Projectirte Localbahn von der Station Čerčan zum Anschlusse an die Böhmische Westbahn zwischen Kuchelbad und Dobřichovic. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich des von dem Forstmeister Se. k. und k. Hoheit des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Franz Ferdinand von Oesterreich-Este Wenzel Marek im Vereine mit Dr. Walter und Dr. Živny vorgelegten Projectes für eine Localbahn von der Station Čerčan der Linie Wien-Prag der Oesterr. Staatsbahnen über Eule, Königsaal und Modřan zum Anschlusse an die Böhm. Westbahn zwischen Kuchelbad und Dobřichovic für den 15. April anberaumt und den k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Carolinenthal, Carl Herrmann, mit der Leitung dieser Amtshandlung betraut. [G.-I.-Z. 4970.]

Böhmische Westbahn. (Normalpläne für den Oberbau der schmalspurigen Schlackenbahn in Königshof.) Die Normalpläne für den Oberbau der schmalspurigen Schlackenbahn der Carl Emilshütte in Königshof erhielten die Genehmigung. [18. März, Z. 11.509.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Separat-Personenzüge von Wien Staatsbahnhof nach Freudenau und retour anlässlich der Frühjahrsrennen.) Anlässlich der diesjährigen in der Freudenau stattfindenden Frühjahrsrennen werden die nachstehend angeführten Separat-Personenzüge von Wien Staatsbahnhof und Wien Westbahnhof nach Freudenau und retour zur Einführung gelangen:

Am 7., 13., 20., 27. April (Sonntage) und am 1. Mai:

Hinfahrt: Wien Staatsbahnhof ab 1 U. 10 M., 1 U. 20 M. Nachmittags;
Freudenau an 1 U. 25 M., 1 U. 35 M. Nachm.;
" Wien Westbahnhof ab 1 U. Nachm.;
Freudenau an 1 U. 55 M. Nachm.;
Rückfahrt: Freudenau ab 6 U., 6 U. 10 M. Abends;
Wien Staatsbahnhof an 6 U. 20 M., 6 U. 30 M.

Eine Rückfahrt nach Wien Westbahnhof findet nicht statt.

Am 10., 15., 17., 22. und 24. April (Wochentage):

Hinfahrt: Wien Staatsbahnhof ab 1 U. 20 M. Nachm.;
Freudenau an 1 U. 35 M. Nachm.;
Rückfahrt: Freudenau ab 6 U. Abends;
Wien Staatsbahnhof an 6 U. 20 M. Abends.

[29. März, G-I.-Z. 4638.]

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). (Zugsvermehrung.) Vom 1. Mai angefangen werden auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) die Marktzüge Nr. 154 (Bełzec ab: 4 Uhr 13 Min. Früh, Lemberg an: 9 Uhr 57 Min. Vormittags) jeden Dienstag und Freitag, Nr. 153 (Lemberg ab: 2 Uhr 9 Min. Nachmittags, Bełzec an: 7 Uhr 38 Min. Abends) jeden Freitag, und Nr. 155 (Lemberg ab: 4 Uhr 23 Min. Nachmittags, Bełzec an: 9 Uhr 58 Min. Abends) jeden Dienstag in der ganzen Strecke Lemberg-Bełzec in Verkehr gesetzt werden. [H.-M.-Z. 13.615.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 24. und 28. Jänner hat die technisch-polizeiliche Prüfung von zwei für den Dienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmten Lastzugs-Locomotiven stattgefunden. Diese der Serie III/c angehörigen Locomotiven wurden in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt erbaut und sind mit den Bahninventars - Nummern 511 und 512, sowie mit den Fabriks-Nummern 3363 und 3364 versehen und tragen die Namen „Aderklaa“ und „Allhütten“. Der Kessel dieser Locomotiven ruht mittelst innenliegendem Rahmen auf drei vor der Feuerkiste angebrachten Achsen, von denen die mittlere die Triebachse ist und die beiden anderen die Kuppelachsen sind. Die beiden Compound-Dampfcylinder sind horizontal und aussenliegend, die zugehörige Dampfsteuerung ist innerhalb des Maschinenrahmens angebracht. Die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube oder Hebel nach Patent Löbel. Die Locomotiven sind mit vollständiger Kesselarmatur, mit Siebfunkenfänger, mit zwei Injectoren, mit Vacuumbremse und mit Bahnräumern versehen. Die Entfernung der drei Achsen von einander beträgt 1·850 und 1·650 m, der Gesammtradstand der Locomotiven 3·500 m, der Raddurchmesser 1·453 m; die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Locomotive im betriebsfähigen Zustande 42 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten mit diesen, dem abgeschrägten deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven fanden auf der Strecke Wien-Wagram statt und wurden hiebei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 52·4, bezw. 54 km und Maximalgeschwindigkeiten von 63, bezw. 67 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten zwei Lastzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 13.614.]

Ausland.

Preussen. (Anwendung der Locomotiv-Dampfpfeifen.) Das kgl. Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist auf Grund der von den Bahnverwaltungen abverlangten Berichte über die Nothwendigkeit der Anwendung der Locomotiv-Dampfpfeifen zur Ueberzeugung gelangt, dass eine Beschränkung der unter Nr. 24, 25 und 26 der Signalordnung vorgeschriebenen Signale im Interesse der Sicherheit des Betriebes und des darin beschäftigten Beamten- und Arbeiterpersonals nicht zulässig erscheint, und dass somit eine gewisse Belästigung der in der Nähe der Eisenbahnen wohnenden Bevölkerung durch den Gebrauch der Dampfpfeife auch fernerhin nicht gänzlich zu umgehen ist. Um jedoch den Gebrauch der Dampfpfeife nach Zahl, Dauer und Stärke der Signale, soweit es mit der Sicherheit irgend verträglich ist, einzuschränken, hat das genannte kgl. Ministerium mit Erlass vom 13. März 1890 nachstehende Verfügungen getroffen:

1. Es ist streng darauf zu achten, dass bei den einzelnen Signalen nicht mehr Töne mit der Dampfpfeife gegeben werden, als die Signalordnung unter Nr. 24, 25 und 26 dies vorschreibt. Es gilt dies insbesondere von dem Signal „Bremsen fest“, welches zuweilen noch mit mehr als 3 kurzen Tönen (◡ ◡ ◡) gegeben wird.
2. Die sog. Rufsignale, welche behufs Bedienung von Weichen, optischen Signalen, Drehscheiben, Wasserkrahnen u. s. w. nach der Ansicht mehrerer Directionen nicht ganz entbehrt werden können, sind entsprechend der Nr. 24 der Signalordnung als Achtungssignal (—) zu geben. Rufsignale in der Form einer grösseren Anzahl dicht hintereinander folgender kurzer Töne sind ganz zu verbieten.
3. Langgezogene Achtungssignale bei der Vorbeifahrt an den die Einfahrt freigebenden Bahnhofsabschlusssignalen sind zu verbieten; soweit ein Achtungssignal an dieser Stelle überhaupt erforderlich wird, ist ein solches in der vorgeschriebenen Weise zu geben.
4. Eigenartige, zwischen dem Rangir- und Locomotivpersonal auf einzelnen Bahnhöfen vereinbarte Dampfpfeifensignale zur Kennzeichnung gewisser Fahrrichtungen sind zu untersagen und im Falle dringenden Bedarfs durch anderweitige akustische Signale (Hörner) oder durch mechanische Vorrichtungen u. s. w. zu ersetzen.
5. Bezüglich der Höhe und Stärke des Tones der Dampfpfeifen liegen die Verhältnisse nicht bei allen Locomotivgattungen gleich, und kann deshalb die Anwendung nur einer Gattung von Dampfpfeifen für alle Arten von Locomotiven und Zügen

als zweckmässig nicht erachtet werden. Locomotiven, welche nur kurze Züge befördern, wie z. B. die Locomotiven der Berliner Stadtbahn, bedürfen nur kleiner Dampfpfeifen mit einem wenig starken Ton.

Für die gewöhnlichen Personenzug-Locomotiven werden ebenfalls kleine Pfeifen oder solche mittlerer Stärke und Tonhöhe genügen, zumal mit der zunehmenden Einführung der durchgehenden Bremsen die Signale „Bremsen fest“ und „Bremsen los“ bei Personenzügen mehr und mehr ausser Anwendung kommen.

Dagegen bedürfen die Locomotiven für Güter- und lange Rangirzüge solcher Dampfpfeifen, deren Ton dem letzten Bremser noch hörbar bleibt. Für das Signal Achtung (—) sowie beim Rangiren dürften jedoch auch bei diesen Locomotiven in vielen Fällen kleinere Pfeifen mit geringerer Stärke genügen. Da sich nun gerade gegen die Rangirlocomotiven und die zum Rangirdienst herangezogenen Güterzuglocomotiven die meisten Klagen richten, so erscheint es zur Verringerung der Gesammtzahl der lästigen Töne erforderlich, diese Locomotiven mit Dampfpfeifen auszurüsten, welche gestatten, dass sowohl weithin hörbare Signale als solche mit geringer Tonstärke gegeben werden können. Dementsprechend sind in Zukunft auszurüsten:

a) Tender-Locomotiven zur Beförderung kurzer Personenzüge und kleinere Rangir-Tenderlocomotiven mit kleinen Dampfpfeifen mit verhältnissmässig schwacher Tonstärke, etwa nach Art derjenigen der Locomotiven der Berliner Stadtbahn.

b) Die Locomotiven mit Tender für Personenzüge mit einer Dampfpfeife wie zu a und einer zweiten von mittelhoher Tonlage, welche in der Regel mit der Zugleine zu verbinden und nur im Bedürfnissfalle zum Geben weithin hörbarer Signale anzuwenden ist. Sollten sich Dampfpfeifen mit einem Doppelton auf die Dauer bewähren, so können diese an Stelle der bezeichneten 2 Dampfpfeifen angewendet werden.

c) Die Güterzugslocomotiven mit Tender und grössere Tenderlocomotiven mit einer kleinen Dampfpfeife, wie zu a, und einer zweiten grösseren von tiefer Tonlage, welch letztere nur zum Geben von weithin hörbaren Signalen anzuwenden und, sofern dies vorgeschrieben, mit der Zugleine zu verbinden ist. Auch bei diesen Locomotiven können unter den zu b gemachten Voraussetzungen Dampfpfeifen mit Doppelton an Stelle von 2 Pfeifen verschiedener Grösse verwendet werden.

Die Dampfpfeifen der vorhandenen Locomotiven sind, da wo sie den vorstehenden Bestimmungen nicht entsprechen, nach und nach zu ändern.

Italien. (Eisenbahn Pisa-Rom.) Auf der Strecke Galera-Maccarese der Linie Pisa-Rom wurde am 20. März das zweite Geleise dem Betriebe übergeben.

— (Eisenbahn Faenza-Florenz.) Am 5. März hat die erste Probefahrt auf der Strecke Borgo S. Lorenzo-Florenz der Eisenbahn Faenza-Florenz stattgefunden. Dieselbe war von gutem Erfolge begleitet und dürfte die Eröffnung dieser Strecke noch im Verlaufe des Monates April statthaben.

— (Eisenbahn Parma-Spezia.) Am 27. März hat eine Prüfung der Strecke Pontremoli-Filattiera der Line Parma-Spezia Seitens der Vertreter der Regierung und der Mittelmeerbahn wegen Uebernahme dieser Strecke in den Betrieb der Mittelmeerbahn stattgefunden.

— (Elektrischer Betrieb auf der Chianti-Tramway.) Die Chianti-Tramway-Gesellschaft wurde vom Eisenbahnrathe ermächtigt, auf der Linie Florenz-S. Domenico di Fiesole an Stelle des Dampfbetriebes den elektrischen Betrieb einzuführen.

— (Einnahmen der sicilischen Eisenbahnen.) In den ersten sieben Monaten des laufenden Betriebsjahres, und zwar vom 1. Juli 1889 bis Ende Jänner 1890, hatte das sicilische Netz eine Gesammt-Einnahme von 4,731.888 Lire, von welchen 575.892 Lire auf den Monat Jänner und 4,155.996 Lire auf die vorangehenden Monate entfallen. Zu den Gesammteinnahmen trug das Hauptnetz 4,392.192, das Secundärnetz 339.696 Lire bei. Die Länge des Gesammtnetzes beträgt 720 Kilometer (Hauptnetz 609 km, Secundärnetz 111 km).

— (Gehaltserhöhung für das Personale der Mittelmeerbahn.) Das Comité der Strade ferrate del Mediterraneo hat in der am 21. März abgehaltenen Sitzung im Namen des Verwaltungsrathes die Summe von 706.000 Lire zum Zwecke der Aufbesserung der Gehalte des Personals und für Remunerationen für das laufende Jahr ab 1. Jänner definitiv eingestellt.

Ueberdies sind in der am 28. März stattgehabten Sitzung des Verwaltungsrathes neue Dienstposten mit der Gesammtdotation von 44.000 Lire creirt worden. Von dieser Gehaltserhöhung beziehungsweise Besetzung der neu creirten Dienstposten wurden 6280 Bedienstete berührt.

— (Begünstigung für den Personen- und Frachtenverkehr zur land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien.) Aus dem „Giornale dei lavori pubblici e delle strade ferrate“ entnehmen wir, dass die Mittelmeer- und die Adriatische Eisenbahn, sowie auch die Società Veneta per imprese e construzioni publiche beschlossen haben, für den Personen- und Frachtenverkehr zur land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien eine specielle Preisermässigung eintreten zu lassen. Die Termine für die Giltigkeit der Ermässigungen sind: für den Personenverkehr vom 1. Mai bis 15. November, für die Frachten vom 15. April bis 10. Mai (Hertransport) und vom 16. October bis 15. November (Rücktransport).

— (Tramway Lugo-Fussignano-Alfonsine.) Die Regierung hat für die Tramway Lugo-Fussignano-Alfonsine eine jährliche Subvention von 40.000 Lire bewilligt.

— (Dampftramway in der Provinz Ferrara.) Der Provincial-Ausschuss hat das vom Ingenieur Corti vorgelegte Project für eine Dampftramway von Ferrara nach Cento, Ponte Lagoscuro, Copparo, Castellato, Codigoro und Comacchio genehmigt.

Belgien. (Aenderung der Durchführungs-Vorschrift zur Phylloxera-Convention.) Die „Belgische Sammlung der Gesetze und kgl. Decrete Nr. XVII ex 1889“ enthält unter Nr. 120 das kgl. Decret vom 8. December 1889, betreffend die Aenderung des Reglements vom 15. September 1885 der Durchführungs-Vorschriften der internationalen Phylloxera-Convention in Belgien. Der Inhalt desselben ist folgender:

Unter Hinweis auf das Gesetz vom 6. Mai 1882, mit welchem der belgischen Regierung die Ermächtigung ertheilt wurde, der internationalen Phylloxera-Convention vom 3. November 1881 beizutreten, ferner unter Hinweis auf die Seitens der an dieser Convention betheiligten Staaten am 15. April 1889 abgegebenen Erklärung, wonach der Artikel 3 dieses internationalen Actes, wie folgt, ergänzt wird: „Bei Transactionen zwischen den contrahirenden Staaten hat die im Artikel 2 vorgesehene Bestätigung durch die competente Behörde des Ursprungslandes dann zu entfallen, wenn es sich um Pflanzensendungen handelt, welche aus einem der in den auf Grund des Artikels 9, ch. 6, der Convention kundgemachten Listen enthaltenen Etablissements proveniren“, wurde der Artikel 6 des kgl. Decretes vom 15. September 1885, welcher sich auf die Regelung der Durchführungs-Vorschriften in Belgien bezüglich der internationalen Phylloxera-Convention bezieht, einer Revision unterzogen. Ueber Vorschlag unseres Ministers des Aeusseren unseres Ministers für Ackerbau, Industrie und öffentliche Arbeiten bestimmen wir:

Art. 1. Der Artikel 6 des kgl. Decretes vom 15. September 1885 wird, wie folgt, abgeändert:

Die Einfuhr und der Transit von Pflanzen, Staudengewächsen und der im Artikel 5 nicht benannten Gewächse, welche aus Baumschulen, Gärten oder Gewächshäusern proveniren, wird beim Transporte zu Wasser nur durch die Zollämter von Antwerpen, Brügge, Brüssel, Gent, Lüttich und Ostende, bei der Einfuhr zu Lande durch diejenigen Aemter, welche sich an den Eisenbahnen oder Strassen befinden und zu diesem Zwecke ausdrücklich bestimmt wurden, gestattet. Zu beobachten sind die nachfolgenden Bedingungen:

1. Die Sendungen sind in der üblichen Verpackung in der Weise vorzuführen, um die nothwendigen Untersuchungen zu ermöglichen, insoferne die für den Transport bestimmten Colli Seitens der Zollorgane des Ursprungslandes nicht plombirt sind.

2. Die Sendungen müssen begleitet werden:

A. Mit einer vom Absender unterfertigten Erklärung, welche zu enthalten hat:
  a) die Angabe des definitiven Bestimmungsortes und die Adresse des Empfängers,
  b) die Angabe, dass die Sendung gänzlich aus dem Etablissement des Absenders stammt,
  c) die Bestätigung, dass die Sendung keinen Weinstock enthält,
  d) die Erwähnung, dass die Gewächse mit oder ohne Erde vorgeführt werden.

B) Mit einer Seitens der competenten Behörde auf Grund einer schriftlichen Bestätigung des officiellen Experten ausgestellten Erklärung, welche zu enthalten hat:
  a) dass die Sendung aus einem Terrain (Pflanzung oder

Gehege) stammt, welches durch einen Zwischenraum von mindestens 20 m oder durch ein anderes Hinderniss von jedem Rebenstocke getrennt ist, und dies von der competenten Behörde als genügend erachtet wird,
b) dass sich auf diesem Terrain selbst kein Rebenstock vorfindet,
c) dass dasselbe nicht als Aufbswahrungsplatz dieser Pflanze gedient hat,
d) dass daselbst niemals die Phylloxera geherrscht hat,
e) dass, im Falle mit Phylloxera behaftete Reben vorhanden waren, eine gründliche Ausrottung derselben stattgefunden hat, und dass durch Anwendung von Giften und wiederholte Untersuchungen während der nachfolgenden drei Jahre hindurch die vollständige Ausrottung des Insectes aus den Rebenwurzeln mit Sicherheit erreicht wurde.

Dessenungeachtet wird die Erklärung der competenten Behörde nicht verlangt, falls es sich um Sendungen aus solchen Etablissements handelt, welche in denjenigen Listen enthalten sind, die bei Durchführung des Artikels 9 der Convention kundgemacht wurden.

Art. 2. Unser Minister für Ackerbau, Industrie und öffentliche Arbeiten wird mit der Durchführung dieses Decretes mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1890 betraut.

Serbien. (Stationsnamen-Aenderung.) Der Name der Station Medjuludje der kgl. Serbischen Staatseisenbahnen ist in „Mladenovac" abgeändert worden.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Betriebsergebnisse auf den indo-chinesischen Linien im IV. Quartale 1889.) Ausser den vertragsmässigen Fahrten in der Aus- und Rückreise obiger Linien wurde in diesem Quartale nur ein ausserordentlicher Dampfer von Triest nach Bombay mit Berührung einiger Echellen im rothen Meere disponirt. Der Passagierverkehr zwischen Triest und den Echellen der indo-chinesischen Linien belief sich im obigen Quartale in der Ausreise auf 281 und in der Rückreise auf 54 Passagiere. Der Passagierverkehr zwischen den ostasiatischen Echellen, der sich übrigens fast ausschliesslich auf Passagiere der III. Classe beschränkte, soll ziemlich günstig gewesen sein. Der Frachtenverkehr war im Allgemeinen nicht ungünstig, jedoch gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres sowohl in der Ausfuhr als in der Einfuhr geringer, und zwar in der Ausfuhr um 8470 Stück Bauhölzer und 119·7 Gewichtstonnen, in der Einfuhr um 2532 Gewichtstonnen weniger. Ausgeführt wurden im IV. Quartale 5438·9 Gewichtstonnen verschiedene Waaren, wovon 1327·3 t nach Bombay, 584·3 t nach Calcutta, 211·8 t nach Hongkong, 539·8 t nach Massaua, 337·4 t nach P. Said, 286·1 t nach Gedda, 250·2 t nach Zanzibar, 450·1 t nach Singapore, 211·6 t nach Soerabaja u. s. w. verschifft wurden. Eingeführt wurden 10.963·8 Gewichtstonnen, u. zw. hauptsächlich aus Bombay 5039·1 t, aus Singapore 793·6 t, aus Calcutta 839·4 t, aus Hongkong 533·0 t, aus Hiogo 348·7 t, aus Manila 345·2 t, aus Batavia 358·8 t, aus Penang 245·8 t, aus Colombo 324·2 t, aus Aden 172·7 t, aus Massaua 127·0 t, aus P. Said 288·3 t u. s. w. An Bauholz wurden exportirt 78.830 Stück, gegen 163·532 Stück in der gleichen Periode des Vorjahres. Der Export an Bauholz stellt sich sonach im Jahre 1889 auf 310.227 Stück Hölzer, gegen 591.918 Stück im Vorjahre. Nach P. Said gingen 69.558 Stück, nach Suez 40.489. nach Gedda 11.293, nach Suakim 8575, nach Massaua 133.822, nach Aden 45.097, nach Bombay 1363 Stück. So viel ist schon jetzt zu entnehmen, dass die seit dem Bestande der indo-chinesischen Linien bisher progressiv gestiegene Ein- und Ausfuhr einen Rückschritt zu verzeichnen hat.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2441 Tonnen Gehalt ist am 17. Februar mit 8 Passagieren und 2485 Gewichtstonnen Ladung von Bombay nach 16tägiger Fahrt in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 1743 t Baumwolle, wovon 591 t für Venedig, 294 t Ricinusölsamen für Venedig, 297 t Mirabellen, 81 t Cocosnussöl, 34 t Kaffee; aus P. Said 15 t Pfeffer. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,399.376 Gulden.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan der Localschiffe.) Mit 6. April bis auf Weiteres hat die Localschiffahrt begonnen. Die Abfahrt der Localschiffe von der Station Sofienbrücke erfolgt um 9 U. 35 M. Vormittags und um 2 U. 35 M. Nachmittags; von der Station Stefaniebrücke (vormals Carlssteg) um 7 U. 30 M. Früh, 10 U. Vormittags, 2 U., 3 U., 4 U., 5 U., 6 U. Nachmittags und 7 U. 30 M. Abends. Die Abfahrt von der Station Enzersdorf erfolgt 7 U. 30 M. Früh, von der Station Nussdorf 7 U. 50 M. Früh, 9 U., 11 U. Vormittags, 3 U., 4 U., 5 U., 6 U. Nachmittags, 7 U., 8 U., 8 U. 30 M. Abends. Die Zeitangaben sind annähernde. Ausserdem finden bei günstiger Witterung beständige Localfahrten nach dem k. k. Prater zwischen Stefaniebrücke und Schüttl statt, u. zw.: an Sonn- und Feiertagen von 3 U. Nachmittags bis 8 U. Abends, an Wochentagen von 4 U. Nachmittags bis 8 U. Abends. Sämmtliche in der Richtung von Wien nach Nussdorf und von Nussdorf nach Wien verkehrende Dampfer haben Anschluss an die Züge der Kahlenberg-Eisenbahn.

— (Localfahrten auf der oberen Donau.) Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat die Absicht, den Localfahrten, welche im vorigen Jahre auf der Donau von Stein aufwärts eingeführt waren, heuer eine grössere Ausdehnung zu geben. Es soll nicht nur zwischen Passau und Linz an Stelle der bisherigen einmaligen Passagierfahrt eine zweimalige Verbindung täglich stattfinden, sondern sollen auch die Localfahrten zwischen Linz und Stein heuer derart eingerichtet werden, dass damit den weitestgehenden Ansprüchen des Publicums in möglichster Weise entsprochen wird. Speciell die Wachau und das als Sommerfrische bekannte Grein sollen eine dem Eisenbahnverkehre möglichst angepasste Verbindung bekommen, so dass diese Punkte sowohl von Wien als auch von Linz aus in bequemer Weise erreicht werden können.

— (Localfahrten im Donaucanale zum Wettrennen in der Freudenau.) Anlässlich der in der Freudenau stattfindenden Frühjahrs-Pferderennen verkehren Montag den 7., Donnerstag den 10., Sonntag den 13., Dienstag den 15., Donnerstag den 17., Sonntag den 20., Dienstag den 22., Donnerstag den 24., Sonntag den 27. April und Donnerstag den 1. Mai ab Ferdinandsbrücke mit Berührung des Landungsplatzes Weissgärber in der Zeit von 12½ Uhr bis 2 Uhr Nachmittags die gesellschaftlichen Localdampfer nach der Freudenau. Die Rückfahrt erfolgt an denselben Tagen mit Berührung der Landungsplätze Sofienbrücke, Schüttl, Weissgärber und Ferdinandsbrücke nach Schluss des Wettrennens. Der Fahrpreis beträgt per Person an Sonn- und Feiertagen, sowie am 1. Mai tour 50 kr., tour und retour 80 kr., an Wochentagen tour 40 kr., tour und retour 60 kr. Zur Bequemlichkeit des Publicums werden an den gesellschaftlichen Cassen auch Einlasskarten für den ersten Platz zum Preise von 1 fl. und solche für den eingefriedeten Raum des Wettrennplatzes zum Preise von 20 kr. pro Person verkauft. Um einer Ueberfüllung der Localdampfer vorzubeugen, wird für jedes Schiff nur eine bestimmte Anzahl von Fahrkarten ausgegeben.

Plattensee. (Schleussenbau bei Siófok.) Zum Behufe der Regulirung des Wasserstandes des Balaton (Plattensee) wird nunmehr an Stelle der ursprünglichen primitiven Sperre nächst Siófok eine aus Stein und Eisen mit zwei 7 m breiten Wasserableitungs-Oeffnungen und mit 8 Doppelthoren versehene Hauptschleusse in den Sió-Canal hergestellt werden, deren Kosten mit 33.662 fl. 24 kr. präliminirt sind. Die hiedurch ermöglichte präcise Regulirung des sehr variablen Wasserstandes des Balaton wird sowohl der längs dem Seeufer gelegenen Südbahnlinie als insbesondere der Plattensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Gute kommen, und zwar ersterer durch Beschränkung der Uferdünenflächen, deren äusserst mobile Flugsandmassen bei Weststürmen die Geleise versanden, während der Schiffahrt gegenüber (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1889 und Nr. 18 ex 1890) hiedurch der Vortheil erzielt werden wird, an den stellenweise äusserst flach verlaufenden Seeufern nicht übermässig lange Landungsstege herstellen zu müssen, deren Heben und Senken mit Zeit- und Kostenaufwand verbunden ist.

England. (Ergebniss der Cunard Steamship Comp.) Aus dem der Generalversammlung dieser Gesellschaft vorgelegten Jahresberichte erhellt, dass das Bruttoergebniss, einschliesslich eines Vortrages von 2700 £ aus dem Vorjahre, sich für das Jahr 1889 auf 350.203 £ stellt. Nach Abzug der Einkommensteuer per 2242 £ und Abschreibung von 130.573 £ an Werth der Flotte und des Inventars, und Uebertragung von 41.919 an den Assecuranzfond, verbleibt ein Reingewinn von 175.469 £. Beschlossen wurde 54.481 £ dem ausserordentlichen Assecuranzfonde vorzuschreiben, der sich hiedurch auf 240.000 £ stellt. 20.000 £ wurden dem Kessel-Reservefonde zugewiesen und von den restlichen 100.989 £ eine 6percentige Jahresdividende im Betrage von 96.000 £ vertheilt. Der Rest per 4989 £ wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Verschiedene Mittheilungen.

Zur Frage der Rückerstattung von Frachtgebühren-Ueberzahlungen. Im Laufe der letzten Jahre sind dem Handelsministerium aus geschäftlichen Kreisen mehrfache Klagen über den von den Bahnverwaltungen eingehaltenen Vorgang bei der Liquidirung von Frachtgebühren-Reclamationen, namentlich über die verspätete Erledigung solcher Rückersatz-Ansprüche zugekommen. Nach der Anschauung der interessirten Kreise wären die verspäteten Erledigungen theils auf die organisatorischen Bestimmungen der Bahnverwaltungen über die Competenzen ihrer executiven Organe, theils auf den schwerfälligen Abrechnungsdienst zurückzuführen, und glaubten dieselben das geeignetste Mittel, um diesfalls eine beschleunigte Behandlung zu erzielen, darin zu erblicken, dass die Bahnverwaltungen verpflichtet würden, vom Tage der Reclamation der Frachtgebühr-Ueberzahlung bis zum Tage der Rückerstattung von dem Betrage der Uebergebühr Zinsen zu zahlen. Seitens einiger Bahnverwaltungen sind die bei der Behandlung von Gebührenreclamationen obwaltenden Uebelstände nicht verkannt worden, und wurde wenigstens eine theilweise Abhilfe dadurch getroffen, dass die Competenzen der executiven Dienststellen zur endgiltigen Austragung von Reclamationen, die den Localverkehr, bezw. inländischen Anschlussverkehr betreffen, erweitert worden sind. Auch ist gelegentlich der Reorganisirung des Dienstes des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Oesterreich und Ungarn eine weitere Vereinfachung des Verfahrens bei Reclamationen, welche direct kartirte Sendungen betreffen, dadurch erzielt worden, dass die Empfangs-, bezw. Versandtbahnen behufs rascherer Liquidirung reclamirter Uebergebühren in vielen Fällen von der vorherigen Umfrage bei den Zwischenbahnen entbunden wurden. Nichtsdestoweniger hat das Handelsministerium die Directorenconferenz aufgefordert, Massnahmen zu erwägen, welche geeignet wären, die thunlichst rasche Behandlung der Reclamationen zu sichern, und hat dieselbe insbesondere eingeladen, die von den interessirten Kreisen angeregte Verzinsung der reclamirten Beträge in Erörterung zu ziehen. Ohne der diesfälligen Beschlussfassung der Directorenconferenz vorgreifen zu wollen, hat das Handelsministerium Anlass genommen, die letztere Frage auch seinerseits in Erwägung zu ziehen, und unter Hervorhebung der Schwierigkeiten, welche im Hinblicke auf das allgemeine Privatrecht und auf das Eisenbahn-Betriebsreglement insbesondere, der Normirung einer Verzinsung der Uebergebühren entgegenstehen, aufklärend auf die beschwerdeführenden Kreise einzuwirken. Die Directorenconferenz hat sich nun nicht nur aus juristischen, sondern auch aus geschäftlichen Erwägungen gegen die von den Interessenten angeregte Verzinsung der Uebergebühren ausgesprochen, gleichzeitig aber auch die Beobachtung einer Reihe von Massnahmen empfohlen, welche die Fälle höherer Gebührenanrechnung vermindern und nach dem Stande der Diensteseinrichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen die thunlichste Raschheit in der Behandlung von Reclamationen verbürgen sollen. Hierzu wäre in erster Linie erforderlich, dass bei Ausfertigung der Frachtbriefe die Parteien auf die Einsetzung der genauen tarifmässigen Bezeichnung der Waaren Bedacht nehmen. Weiters wären die Frachtbriefe, auf Grund deren Reclamationen erhoben werden wollen, nicht jahrelang aufzubewahren, sondern das Reclamationsrecht sofort geltend zu machen. Die Reclamationen wären in möglichst kleinen Partien und nicht zu Hunderten auf einmal einzubringen (wie dies namentlich die gewerbsmässigen Reclamationsbureaux in Uebung haben). Die Fälle, wo das Frachtgut sich nur auf den Linien einer Bahn bewegt hat, wären zu trennen von jenen, in welchen der Transport von mehreren Unternehmungen besorgt wurde; die Reclamationen wären in der Regel nur bei jenen Verwaltungen einzubringen, welche im gegebenen Falle als die Bestimmungsbahn erscheinen. Reclamationen, welche nicht von den zunächst Berechtigten eingebracht werden, sollen endlich mit dem Nachweise der Legitimation zur Reclamation versehen sein. Nachdem der kgl. ungar. Handelsminister die ungar. Handels- und Gewerbekammern in gleichem Sinne mit der Aufforderung verständigt hat, für die Verbreitung der von der Directorenconferenz aufgestellten Grundsätze im Kreise der Interessenten Sorge zu tragen, so dürfte in das Reclamationsverfahren bald jene Vereinfachung und Ordnung kommen, welche vom geschäftlichen Standpunkte der Parteien wie der Bahnverwaltungen gleich wünschenswerth ist.

[H.-M.Z. 48.183 ex 1889 und 9607 ex 1890.]

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser, Wien, Franzensbrückenstrasse. (Bewegung und Stand der Waaren im Monate März 1890.) Der Lagerstand Ende Februar betrug 42.648 q, eingelagert wurden im Monate März 10.119 q, ausgelagert wurden 7045 q; es verblieb sonach am 31. März 1890 ein Lagerstand von 45.722 q im Assecuranzwerthe von 1,915.180 fl.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monate März 1890.) Im Monate März sind im Lagerhause der Stadt Bregenz eingelagert worden 7303 q Waaren, darunter 1824 q Hafer, 1413 Weizen, 912 q Mais, 805 q Malz, 304 q Roggen und 207 q Gerste. Ausgelagert wurden 7859 q Waaren, darunter 2293 q Hafer, 1893 q Weizen, 1039 q Malz, 615 q Mais, 360 q Gerste und 163 q Roggen. Der Lagerstand am 31. März betrug 11.656 q Waaren, darunter 3482 q Hafer, 2073 q Weizen, 1445 q Mais, 733 q Malz, 451 q Roggen und 317 q Gerste.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus in Krakau. (Lagerstand vom 15. Februar bis 31. März 1890.) Vom 15. Februar, dem Tage der Eröffnung des öffentlichen Landes-Lagerhauses in Krakau, bis 31. März waren eingelagert: 2,477.500 kg Getreide im Versicherungswerthe von 200.983 fl., und zwar: 1,229.927 kg inländisches Getreide (Versicherungswerth 109.388 fl.) und 1,247.623 kg ausländisches Getreide (Versicherungswerth 91.595 fl.); ausgelagert wurden 1,214.958 kg Getreide im Versicherungswerthe von 99.631 fl., darunter 632.000 kg inländisches Getreide (Versicherungswerth 56.693 fl.) und 582.958 kg ausländisches Getreide (Versicherungswerth 42.938 fl.). Der Lagerstand betrug daher am 31. März 1890 1,262.592 kg Getreide im Versicherungswerthe von 101.352 fl.

Generalversammlungen.

11. April Donau-Drau Eisenbahn. (2. Ausschreibung.)
11. „ Achenseebahn-Gesellschaft.
14. „ Alföld-Fiumaner Bahn.
15. „ Kremsthalbahn.
17. „ Localbahn Laibach-Stein (constituirende Generalversammlung).
19. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
28. „ Böhmische Westbahn.
29. „ Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.
10. Mai: Buschtěhrader Eisenbahn.
10. „ Galizische Carl Ludwig-Bahn.
10. „ Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
14. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungarischen Lloyd.

Capitalsrückzahlung.

5%ige Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) und Erste Siebenbürger Eisenbahn-Prioritäten. Das ungarische Amtsblatt publicirt zwei, die Einlösung dieser Prioritäten betreffende Kundmachungen. Die Verzinsung dieser am 29. August 1889 für 1. April 1890 gekündigten Obligationen hört mit 1. April 1890 auf. Der Capitalswerth kann in Budapest bei der Central-Staatscasse und der Ungarischen allgemeinen Creditbank, in Wien bei der Creditanstalt und (bezüglich der Donau-Drau-Prioritäten) bei der Anglo-österreichischen Bank behoben werden. Bei der Central-Staatscasse erfolgt die Einlösung sofort, bei den anderen Einlösungsstellen binnen 10 Tagen nach der Einreichung und Abstempelung der Obligationen. Vom 1. October 1890 werden die gekündigten Obligationen nur bei der Central-Staatscasse eingelöst werden.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. März d. J. dem Seeleuchtenverwalter bei der Seebehörde in Triest Peter Accerboni anlässlich dessen Versetzung in den bleibenden Ruhestand taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. März d. J. dem Stationsdiener der Oesterr. Staatsbahnen Florian Morawetz in Gaisbach anlässlich seiner Versetzung in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen, belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Ungarische Westbahn.

Der k. k. Handelsminister hat in Folge der nach den neuen Statuten abgeänderten Zusammensetzung der Direction der Ungar. Westbahn den k. k. Statthaltereirath in Pension, Wilhelm Ritter Schirnhofer von Marefalk in Graz, von der ihm unterm 8. Juni 1887 übertragenen Function als von der k. k. Regierung bestelltes Directions-Mitglied enthoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Serbischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. Mai 1890 kommen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

1. Nachtrag I zu Tariftheil I,
2. Nachtrag II zu Tariftheil II, Heft 1,
3. Nachtrag II zu Tariftheil II, Heft 2.

Durch den Nachtrag I zu Tariftheil I werden Berichtigungen zu den allgemeinen Tarifbestimmungen für den Güterverkehr, ein neuer Tarif für die Zollabfertigungsgebühren in Belgrad, sowie Aenderungen in der Güterclassification zur Geltung gebracht.

Im Nachtrage II zu Tariftheil II, Heft I, kommen unter Anderem neue Frachtsätze für den Artikel „Eisen" bei Einzeln- und 5 t-Sendungen rücksichtlich der Stationen Oderberg und Teschen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zur Einführung.

Nachtrag II zu Tariftheil II, Heft 2, enthält Ergänzung der Bestimmungen für den Verkehr mit Belgrad transit, Bestimmungen für die Reexpedition von Gütern, neue Frachtsätze für die Stationen Gaya, Nemotitz und Brünn der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie für die Stationen Brünn und Prossnitz der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, neue bezw. geänderte Frachtsätze für die Stationen Bielitz, Oderberg und Oswięcim der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Ausnahmetarife für Eisen, einen neuen Ausnahmetarif für Zucker von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft u. s. w.

Insoweit im letzteren Nachtrag neue Frachtsätze für einzelne Stationen des Haupttarifes nicht mehr vorgesehen sind, bleiben die im Haupttarife, bezw. im Nachtrage I enthaltenen Frachtsätze noch bis 15. Juni 1890 in Kraft; insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelangen die erhöhten Frachtsätze erst mit 15. Juni 1890 in Geltung.

Exemplare der angezogenen Nachträge können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 7. April 1890. [224]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestrussischer Verkehr via Wołoczysk und via Radziwiłów.

Einführung eines Nachtrages VI zu den Specialtarifen.

Mit Giltigkeit vom 19. April a./1. Mai n. St. 1890 gelangt Nachtrag VI zu den gemeinschaftlichen Specialtarifen für den Südwestrussischen Verkehr via Wołoczysk und via Radziwiłów vom 1./13. November a./n. St. 1884 zur Einführung.

Derselbe enthält ausser den im Publicationswege bereits durchgeführten Tarifmassnahmen die Aufhebung sämmtlicher Specialtarife rücksichtlich des russischen Importes mit 1./13. August 1890 a./n. St.

Wien, am 3. April 1890. [225]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.

Aenderung der Fahrpreise der combinirten Karten mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nachdem die k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 15. April 1890 angefangen die Fahrpreise für die Localschiffahrt zu erhöhen beabsichtigt, so werden auch die Fahrpreise für die combinirten Karten dieser Gesellschaft zur Fahrt auf der Kahlenberg-Bahn von diesem Tage an eine entsprechende Abänderung erfahren.

Wien, am 7. April 1890. [226]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung ermässigter Tour- und Retourkarten sowie Arbeiter-Fahrkarten.

Mit 15. April 1890 gelangen die nachstehend verzeichneten ermässigten Tour- und Retourkarten in beiden Richtungen zur Ausgabe, und zwar:

zwischen				II. Cl.	III. Cl.
Holleschau	und	Prerau	zum Preise von fl.	1.10	—.70
„	„	Hradisch	„ „ „ „	1.80	1.20
„	„	Olmütz	„ „ „ „	2.20	1.40
„	„	Brünn	„ „ „ „	4.60	3.—
„	„	Wien	„ „ „ „	8.20	5.40
Poleschowitz	„	Hradisch	„ „ „ „	—.30	—.20
„	„	Bisenz-Pisek	„ „ „ „	—.40	—.20

Dieselben berechtigen zur Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge, eventuell, soweit Schnellzüge verkehren, zur Benützung letzterer gegen normale Aufzahlung.

Die Giltigkeitsdauer beträgt in der Relation Holleschau-Wien fünf Tage, im Uebrigen drei Tage, zwischenfallende Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt.

Weiters werden vom obbezeichneten Tage an in der Station Wsetin ermässigte Arbeiter-Fahrkarten, giltig zur einmaligen Hin- und Rückfahrt, für nachstehende Relationen ausgegeben, und zwar:

		III. Classe
Wsetin-Jablunka	und retour . .	14 kr. ö.W.
„ -Rauczka	„ „ . .	22 „ „
„ -Wall.-Meseritsch	„ „ . .	32 „ „
„ -Holleschau	„ „ . .	94 „ „

Die Giltigkeitsdauer dieser Karten beträgt zwei Tage, zwischenfallende Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt.

Wien, am 5. April 1890. [227]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
940	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Bahnen	Mineralisches Schwer-, bezw. Rohöl in Cisternenwagen, und zwar: 1. kaukasischer Provenienz	a) Granica trans.	M.-Ostrau loco (für die Mineralöl-Raffinerie dortselbst)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen; Beförderung der Sendungen unter der Adresse der M.-Ostrauer Mineralöl-Raffinerie, von welcher dieselben auch übernommen und zu Raffinadezwecken verwendet werden müssen	Vom 1. Mai 1890 bis 30. April 1891	Nachtrag XXII zum Tariftheile II für den Oesterr.-Ungar.-Russ. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1883, bezw. Specialtarif für Mineralöle von Odessa nach österreichischen Stationen vom 13. Juli 1887	kr. 33·8	kr. 27·5	kr. 6·3	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen kaukasischer Provenienz: auf die M.-Ostrauer Mineralöl-Raffinerie als Aufgeberin und Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, und bei den Sendungen galizischer Provenienz: auf die M.-Ostrauer Mineralöl-Raffinerie als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Duplicat-Frachtbriefe bei den Sendungen kaukasischer Provenienz und die Original-Aufgabs-Recepisse bei den Sendungen galizischer Provenienz werden nicht wieder zurückgestellt	
				b) Krakau trans.					34·6	28·2	6·4			
			2. galizischer Provenienz	Stationen der Strecke Zagorz (incl.) bis Saybusch-Zablocie (excl.) der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen				Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr aus Galizien vom 1. Juni 1887, bezw. insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife der betheiligten Bahnen		a) Rücksichtlich der Strecke ab jeweiliger Aufgabsstation bis Saybusch-Zablocie für die Entfernung von 1—50 km 0·16 kr., von 51—100 km 0·13 kr., über 100 km 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 1 kr. Mgb. pro 100 kg b) Rücksichtlich der Strecke Saybusch-Zablocie—M.-Ostrau 21·4 kr. pro 100 kg				
				Kolomea					kr. 101·7	kr. 97·7	kr. 4·—			
941	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Raffinirtes Petroleum	Oderberg K.F.N.B (für Sendungen aus der Petroleum-Raffinerie in Oderberg)	Rakonitz	Aufgabe von, bez. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	93·7 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
942	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wiener Verbindungsbahn	Magnesia-Kalkstein	Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit (für Sendungen von Mitterdorf)	Wien Nordbahnhof transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif der Wiener Verbindungsbahn vom 1. November 1879	5·0 kr.	4·0 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		
943	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Papier, als: Lösch-, Schrenz-, Druck-, Filtrir- und Schreibpapier, Cigarettenpapier, Karten-, Oel-, Wachs- und Strohpapier (mit Ausnahme von Räucherpapier), dann Packpapier aller Art (auch bedruckt) und Strohpackpapier, auch geklebte Düten in verschnürten Packeten oder Ballen; ferner Pappe und Pappendeckel	Gródek Złoczow	Krakau transito	Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10 t im directen Verkehre nach norddeutschen Seehäfen, bezw. im directen Verkehr nach Breslau-Oderumschlag, resp. nach Elbeumschlagplätzen und Nachweis des Weitertransportes am Wasserwege nach norddeutschen Seehäfen	Bis Ende 1890	Tarif für den Galizisch-Norddeutschen Güterverkehr, resp. für den Elbeumschlagverkehr Galizien—Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, resp. Laube, Schönpriesen-Umschlag oder Dresden-Elbquai	Frachtantheil der Carl Ludwig-Bahn, Krakau	81 50 kr. 108·50 kr.	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen quartalweise Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welchen Recepissen bei Sendungen nach Breslau-Oderumschlag und nach den vorgenannten Elbeumschlagplätzen noch die die Identität der Sendungen, den Weitertransport derselben nachweisenden Schiffs-Connaissements bis zu deutschen Seehafenstationen, beizulegen sind	
944	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Brünn St.E.G. transit	Schlapanitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1890	Localtarif	Kreuzer 6·4	5·0	1·4	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1891	Das Auf- und Ablegen besorgt die Partei
					Blazowitz				7 9	6·2	1·7			
					Austerlitz				9 7	7·7	2 0			
					Kuźanowitz				11 0	9·0	2·0			
					Butschowitz				12·3	10 3	2·0			
945	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtar. 2	Hannsdorf	Bubna St.E.G.	700 t Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Theil II, Heft I, des Oesterr. Verbandtarifes vom 1. Jänner 1890	Kreuzer 63·7	48·1	15·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, längstens bis Ende März 1891 vorzulegen	
			Holz der Classe C und Eisenbahnschwellen						57·3	47·1	10·2			
946	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Rayeza	Nemotitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	Kein directer Frachtsatz	56·0 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
947	Südbahn-Gesellschaft		Ochsen, lebende, im Frachtenverkehr	Agram	Divacca	Frachtzahlung pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief ohne Rücksicht auf die verladene Stückzahl. Transporte müssen mit directen Frachtbriefen nach Pola zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Variabel	Oe. W. fl. 34·— pro Wagen und Frachtbrief inclus. Auf- und Ablade- und allgem. Versicherungs-Gebühr und inclus. ungar. Steuer	Variabel	Im Kartirungswege		
948	Südbahn-Gesellschaft		Roheisen	Wien (Matzleinsdorf)	Kapfenberg	**Auflieferung von 5000 Tonnen, in welches Quantum auch die laut Vrdgs-Bl. Nr. 152 ex 1889, sub Post 3599 bezeichneten Transporte nach Kindberg und Mürzzuschlag eingerechnet werden.** Sendungen müssen von Klein-Schwechat proveniren. Bestimmungen für Güter der Serie XIII	Bis Ende December 1890	Interner Tarif	34·— kr. N. excl. Mgb.	31·— kr. N. excl. Mgb.	3·— kr. N.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
949	Südbahn-Gesellschaft		Dextrin	Perchtoldsdorf	Liesing	Bei Verladung von, respective bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen des Nachtrages II zu den Tarifen der Südbahn für die Linie Liesing-Kaltenleutgeben vom 1. Jänner 1890	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif der Südbahn für die Linie Liesing-Kaltenleutgeben	9	3	6	Im Kartirungswege		
				Waldmühle					9 kr. inclus. Mgb.	4 kr. Not. exclus. Mgb.	5 kr.			
950	Südbahn-Gesellschaft		Leere Kisten aus Buchenholz	Csakathurn	Wien vorgelegenen Stationen der Südbahn	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen à 10000 kg Tragfähigkeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn	Variabel	106 — kr. ö. W. inclus. Mgb.	Variabel	Im Kartirungswege		
951	Südbahn-Gesellschaft		Steine und Steinhauerwaaren, welche in Serie XII und XIII des Südbahntarifes rangiren	Reifnig-Fresen	Laibach S.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Serie XIII des Südbahntarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	38·—	34·—	4·—	Im Kartirungswege		
			Steine und Steinhauerwaaren, welche in Serie XII des Südbahntarifes rangiren		Triest S.B. und Fiume				64·—	54·—	10·—			
			Steine, welche in Serie XIII des Südbahntarifes rangiren						52·— kr. exclus. Mgb.	50·— kr. exclus. Mgb.	2·— kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
952	Südbahn-Gesellschaft		Rohtabak	Budapest S.B.	Cormons transit Peri transit	**Bei Auflieferung von mindestens 200 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen nach Marseille-Joliette lautenden Frachtbriefen in duplo zur Aufgabe gelangen, auf denen Instradirung für je 50% der Sendungen, für welche diese Begünstigung in Anspruch genommen wird, via Peri—Ventimiglia, bezw. Cormons—Ventimiglia und Abfertigung ab Peri transit, bezw. ab Cormons transit nach Marseille im Italo-Französischen Verkehre vorzuschreiben ist	Bis Ende December 1890	Directer Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Cormons: 44·97 Peri: 48·07 Francs pro Tonne = 1000 Kilogramm	Cormons: 21·38 Peri: 28·04 Francs pro Tonne = 1000 Kilogramm	Cormons: 23·59 Peri: 20·03 Francs pro Tonne = 1000 Kilogramm	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Original-Frankatursnoten, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
953	Südbahn-Gesellschaft		Weiches Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch über Wagenlänge	Kottori	Triest S.B. und Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen dieser Transporte haben die Parteien durch eigene Leute besorgen zu lassen, während das Abladen durch die Bahnanstalt bewirkt wird	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für Holz von Südbahn-Stationen nach Triest und Fiume vom 1. Jänner 1890	62·4 kr. N. incl. Mgb. und ungar. Steuer	51·8 kr. N. incl. ungar. Steuer	10·6 kr. N.	Im Kartirungswege		
954	Südbahn-Gesellschaft		Blochhölzer (Sägeklötze), auch über Wagenlänge	Südbahn-Stationen	Kottori loco	Blochhölzer (Sägeklötze) müssen zum Verschneiden in Kottori bestimmt sein. Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Gebühren werden auf ganze Kreuzer pro 100 kg aufgerundet und denselben sonach für den Durchlauf auf ungar. Gebiete die ungar. Steuer zugerechnet. Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Verschieden	Auf Entfernungen über 100 km 0·14 kr. pro 100 kg und 1 km excl. ungar. Steuer Auf Entfernungen von 51 bis 100 km 0·15 kr. pro 100 kg und 1 km exclus. ungar. Steuer Auf Entfernungen bis zu 50 km 0·16 kr. pro 100 kg und 1 km exclus. ungar. Steuer*)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Mit einer Minimalgebühr von 4·2 kr. pro 100 kg inclus. ungar. Steuer

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
955	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Trifail und Hrastnigg	Hall	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen. Instradirung via Marburg-Franzensfeste	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	90 kr. ö. W. excl. Mgb.	74 kr. ö. W. excl. Mgb.	16 kr.	Im Kartirungswege		
956	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Eisenschlacken, als: Puddel-, Converter-, Schweiss- und Frischfeuerschlacken	Köflach	Wr.-Neustadt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen. Parteien müssen sich mit der thunlichsten Verladung nach Massgabe der vorhandenen Betriebsmittel einverstanden erklären	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	53·3 kr. excl. Mgb.	39·0 kr. excl. Mgb.	14·3 kr.	Im Kartirungswege		
957	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleum-Naphta), Blau-, Grün- und Maschinenöl	Kolin Oe.N.W.B. transit*)		Aufgabe von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V. vom 1. August 1883	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V. gelangt separat zur Einhebung. *) Diese Frachtsätze gelten nur für Transporte, welche von der Petroleum-Raffinerie in Elbeteinitz stammen und mit directen Frachtbriefen in Elbeteinitz aufgegeben werden; auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Elbeteinitzer Raffinerie als Aufgeber erscheinen
					Altpaka				43·2	20·2	23·0			
					Liebstadtl				43·5	20·2	23·3			
					Semil				43·5	21·1	22·4			
					Eisenbrod				43 5	21·6	21·9			
					Tannwald				54·1	21 6	32·5			
					Turnau				43·5	21·6	21 9			
					Liebenau				54·2	21·6	32 6			
					Reichenau i/B.				55·2	21·6	33·6			
					Reichenberg				62·4	23·4	39·0			
					Raspenau-Liebwerda				69·8	26·1	43·7			
					Seidenberg				76·3	28·8	47·5			
					Starkenbach				50·1	21·1	29·0			
					Pelsdorf				52·9	21·6	31·3			
					Hohenelbe				54·7	21·6	33·1			
					Arnau				56·8	21·6	35·2			
					Trautenau				58·9	21·6	37 3			
					Freiheit-J.				62·4	21·6	40 8			
					Königinhof				45·2	20 2	25·0			
					Königgrätz				32·4	15 2	17·2			
					Josefstadt-Jaroměř				[illegible]9·6	18·8	20·8			
					Böhm.-Skalitz				44·4	20·2	24·2			
					Parschnitz				57·1	21·6	35 5			
					Liebau				63·4	21·6	41·8			
					Hohenbruck				37 6	17·8	19 8			
					Adler-Kosteletz				45·6	20·2	25·4			
					Pottenstein				48 1	20 4	27·7			
					Senftenberg				48·1	21·6	26 5			
					Geiersberg				48·1	21 6	26·5			
					Wichstadtl-Lichtenau				58·6	21·6	37·0			
					Swarow				52·4	21·6	30·8			
					Schreckenstein				59 9	28 2	31·7			
					Leitmeritz				51·2	28 2	23·0			
					Melnik				36·0	28·2	7·8			
					Lieben Oe.N.W.B.				27·2	25·6	1·6			
					Wisočan				27 2	25·6	1 6			
					Chwala-Počernitz				27·2	25·6	1·6			
					Mštetitz				27·2	25·3	1·9			
					Čelakowitz				27 2	23·1	4·1			
					Lissa				23 5	19·5	4 0			
					Kostomlat				19·7	16·1	03·6			
					Jungbunzlau				30 0	21·6	8·4			
					Dobrowitz				26·2	21·6	4·6			
					Wlkawa				21·7	18·0	3·7			
					Neupaka				41·2	20·2	21·0			
					Bělohrad				35·2	20·2	15·0			
					Wostroměř				31·2	20·2	11 0			
					Chlumetz				19·7	16·3	3·4			
					Neubidschow				24·8	20·2	4·6			

958 — Oesterr. Nordwestbahn

Elbeumschlags-Verkehre.

Die im Rückvergütungswege giltigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11, resp. Nr. 12, resp. Nr. 10 der Tarife Nordwestböhmen—Laube und Westösterreich—Schönpriesen-Umschlag, resp. Westösterreich—Aussig-Landungsplatz, resp. Dresden-Elbkai—Nordwestböhmen für Glaswaaren des Specialtarifes II gelten auch für ordinäre Glaswaaren in Harassen verpackt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 42. **Wien, 12. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Kapfenberg der Wien-Triester Linie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft durch den Thörlgraben über Thörl und Aflenz nach Seebach.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bezirksausschusse in Aflenz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Kapfenberg der Wien-Triester Linie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft durch den Thörlgraben über Thörl und Aflenz nach Seebach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. März 1890. Z. 8673.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von der Südbahnstation Semmering zum Friedrich Schüler-Schutzhause am Sonnenwendstein.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Präsidenten des Oesterr. Touristenclubs, Anton Silberhuber in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von der Südbahnstation Semmering zum Friedrich Schüler-Schutzhause am Sonnenwendstein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. März 1890. Z. 9616.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von der Südbahnstation Semmering zum Friedrich Schüler-Schutzhause am Sonnenwendstein.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Fabriksbesitzer Vincenz Trousil in Mürzzuschlag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von der Südbahnstation Semmering zum Friedrich Schüler-Schutzhause am Sonnenwendstein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. März 1890. Z. 9616.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine theilweise als Dampfstrassenbahn auszuführende Localbahn von Salzburg über Bergheim, Muntigl, Anthering, Acharting und Weitwörth nach Oberndorf und Umgebung bis zum Bührmoos.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Ingenieur Alexander Werner in Salzburg mit dem Erlasse vom 28. Februar 1889, Z. 45.839 ex 1888 (Verordgs.-Bl. vom 12. März 1889, Nr. 31) ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine theilweise als Dampfstrassenbahn auszuführende Localbahn von Salzburg über Bergheim, Muntigl, Anthering, Acharting und Weitwörth nach Oberndorf und Umgebung bis zum Bührmoos auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 20. März 1890. Z. 9618.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wenn bedungen ist, dass eine versprochene Caution in einem gewissen Falle verfallen solle, so erscheint dieselbe als Conventionalstrafe, und ist dann zur Geltendmachung des Anspruches auf diese Caution der Nachweis eines Schadens nicht erforderlich.

Der wirkliche Erlag der Caution ist nicht nothwendig.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 7. März 1889, Z. 12.686.)

Der Pächter B. hatte sich verpflichtet, dem Verpächter H eine Caution per 1000 fl. zur Sicherstellung der ihm nach dem Vertrage obliegenden Verbindlichkeiten zu erlegen. Da aber B. kein bares Geld besass, so übergab er dem H. blos einen auf 1000 fl. acceptirten Wechsel, verpflichtete sich, denselben während der Pachtdauer nach Möglichkeit zu realisiren, und stimmte zu, dass im Falle der nicht rechtzeitigen Zahlung des Pachtschillinges der Pachtvertrag für aufgelöst zu halten sei, und diese Caution zu Gunsten des H. zu verfallen habe.

Bald darauf wurde der Pachtvertrag wegen unterlassener Zahlung des Pachtschillings für aufgelöst und die Caution für verfallen erklärt. Da mittlerweile der Cautionswechsel nicht realisirt wurde, so belangte H. den B. auf Zahlung der verfallenen Caution von 1000 fl.

Das k. k. Bezirksgericht in Pilzno gab mit Urtheil vom 30. September 1887, Z. 3386, dem Klagebegehren Folge, das k. k. Oberlandesgericht in Krakau änderte jedoch mit Erkenntniss vom 24. Juli 1888, Z. 10.061, das erstrichterliche Urtheil ab, und wies das Klagebegehren gänzlich zurück.

Der k. k. Oberste Gerichtshof stellte mit Entscheidung vom 7. März 1889, Z. 12.686, das Urtheil der ersten Instanz wieder her, aus folgenden Gründen:

Gemäss den Bestimmungen des Pachtvertrages hat der Belangte zur Sicherstellung der ihm nach diesem Vertrage obliegenden Verbindlichkeiten einen von ihm acceptirten, auf den Betrag von 1000 fl. lautenden Wechsel dem Kläger übergeben und sich verpflichtet, diesen Wechsel während der Pachtdauer nach Möglichkeit zu realisiren, und gleichzeitig zugestimmt, dass im Falle der nicht rechtzeitigen Zahlung des Pachtschillings der Pachtvertrag für aufgelöst zu halten sei, und diese Caution zu Gunsten des Klägers zu verfallen habe.

Da die Realisirung des Wechsels, das ist der Erlag der verschriebenen Summe im Baren, während der Pachtdauer zu erfolgen hatte, so kann es einem berechtigten Zweifel nicht unterliegen, dass die Zeit der Erfüllung dieser Vertragsbestimmung mit der durch Verschulden des Belangten früher erfolgten Vertragsauflösung ihren Endpunkt erreichen musste, weil dem Belangten nicht zugestanden werden kann, durch Nichteinhaltung einer Vertragsbestimmung von einer anderen übernommenen Verbindlichkeit sich selbst zu befreien. Aus dem Vertrage erhellt aber auch, dass nicht der gegebene Wechsel, sondern die mit diesem verschriebene, während der Pachtdauer fällige Summe von 1000 fl. den Gegenstand der Caution gebildet hat.

Wenn nun der Belangte seiner Verpflichtung zum Erlage einer Caution von 1000 fl. im Baren während der Pachtdauer nicht nachgekommen ist, so findet das auf Zahlung dieses Betrages gestellte Begehren in den Bestimmungen des Pachtvertrages seine volle Rechtfertigung.

Der Umstand aber, dass Kläger einen aus der durch Verschulden des Belangten früher erfolgten Vertragsauflösung ihm erwachsenen Schaden nicht geltend gemacht hat, steht der Verurtheilung des Belangten zur Bezahlung der als Conventionalstrafe sich darstellenden Pachtcaution deshalb nicht entgegen, weil der Anspruch auf dieselbe von dem Beweise wirklichen Schadens nicht abhängig ist.

Nachdem endlich die Verhandlung einen zureichenden Grund für eine Mässigung des angesprochenen Betrages nicht bietet, so war mit Abänderung des oberlandesgerichtlichen Urtheiles jenes der ersten Instanz, als der Sachlage und dem Gesetze entsprechend, wieder herzustellen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Zahnradbahn vom rechten Traunufer bei Ischl bis zur Dachsteinaussicht auf der Hütteneckalpe. (Projectsvorlage.) Der Ingenieur Eduard Miller in Budapest hat bei dem k. k. Handelsministerium ein Project für eine Localbahn gemischten Systems vom rechten Traunufer bei Ischl bis zur Dachsteinaussicht auf der Hütteneckalpe in Vorlage gebracht und unter Einem um die Anordnung der Trassenrevision angesucht. Die circa 7·5 km lange Bahntrasse soll mit einer Spurweite von 1 m hergestellt werden. Die Gesammtanlagekosten werden Seitens des Projectanten mit 750.000 fl., d. i. mit 97.100 fl. pro Kilometer, veranschlagt. Die Maximalsteigung bei der projectirten Zahnradbahn soll 180 pro mille und der Minimalradius 75 m betragen. Das Plateau mit der Endstation dieser Zahnradbahn hat eine Höhe von 1239 m.

Project einer Localbahn von Jenšovic über Ober-Beřkowitz, Mšeno, Budin nach Laun, eventuell nach Libochowitz. (Vorconcessions-Ansuchen.) Ignaz Schubert, Realitätenbesitzer in Jenšovic bei Melnik in Böhmen, hat bei dem k. k. Handelsministerium um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Jenšovic der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft über Ober-Beřkowitz, Mšeno und Budin nach Laun zum Anschlusse an die Prag-Duxer Eisenbahn, eventuell nach Libochowitz zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Laun—Leitmeritz—Böhm.-Leipa, auf die Dauer von 6 Monaten angesucht.

Project einer Localbahn von Wolframs über Triesch nach Teltsch. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Ingenieur Moritz Hirschkorn in Wien ist bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Wolframs der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Triesch nach Teltsch auf die Dauer von 6 Monaten eingeschritten.

Projectirte Abzweigung der Graz-Köflacher Eisenbahn von Wies nach Eibiswald. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Verwaltungsrath der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft in Wien hat bei dem k. k. Handelsministerium um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Wies der gesellschaftlichen Linie nach Eibiswald angesucht.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für das Salz- und Kohlenmagazin des Guido Gerhold in der Station Horn, Linie Hadersdorf-Sigmundsherberg-Horn;
2. für den in der Haltestelle Wittingau der Linie Gmünd-Prag herzustellenden Bureau- und Warteraumanbau an das bestehende Wächterhaus Nr. 23 nebst Umstellung und Umgestaltung eines Wächterhaus-Nebengebäudes daselbst;
3. für den Bau eines Eiskellers Seitens der Budweiser Brauberechtigten in der Station Tulln, Linie Wien-Eger;
4. für das in der Station Pisek der Linie Rakonitz-Protivin herzustellende Bahnerhaltungsmagazin;
5. für ein Kohlenmagazin des Kohlenhändlers Herzog Goldberg in der Station Swoszowice der Linie Oswięcim-Podgorze.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Herstellung eines dritten durchlaufenden Geleises in der Station Horatitz.) In der Station Horatitz der Buschtěhrader Eisenbahn wird ein drittes Geleise von 474 m nutzbarer Länge hergestellt, um die Kreuzung dreier Züge zu ermöglichen. [8. März, Z. 9788.]

— (Erweiterung des Kanzlei - Einbaues im Frachtenabgabemagazine der Station Carlsbad.) Die Gesellschaft hat die Bewilligung zur Erweiterung des Kanzlei-Einbaues im Frachtenabgabemagazine der Station Carlsbad erhalten. [25. März, Z. 9281.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Anlage eines Kohlenabladegeleises in der Station Udwitz-Görkau.) Den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, gelangt in der Station Udwitz-Görkau ein neues Kohlenabladegeleise zur Ausführung. [27. März, Z. 8480.]

Localbahn Reichenberg - Gablonz im Betriebe der Süddnorddeutschen Verbindungsbahn. (Herstellungen in mehreren Stationen und Haltestellen.) In den Haltestellen Röchlitz und Maffersdorf-Mitteldorf, dann am Rangirbahnhofe in Reichenberg und in der Station Gablonz a./N. der Localbahn Reichenberg-Gablonz werden Nebengebäude errichtet und ausserdem in der Haltestelle Röchlitz eine Signalhütte hergestellt. [21. März, Z. 11.517.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General - Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. a) für die Locomotivremise für sechs Stände;
   b) für den Wasserthurm;
   c) für den freistehenden Arbeiterabort (sämmtlich in der Station Przemysl-Rakonczyce); ferner
   d) für das Druckwerksgebäude in der Station Kroscienko (beide Stationen der Linie Przemysl-Lupkow);
2. für die Geleisebrückenwaage sammt Waaghäuschen in der Station Piwniczna der Linie Tarnow-Leluchow;
3. für das in der Haltestelle Sučurac der Dalmatiner Staatsbahn hergestellte Stutzgeleise.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Anschaffung von 10 Stück Lastzugs-Locomotiven Kat. IV/f nebst Tendern.) Die Verwaltung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, in der gesellschaftlichen Maschinenfabrik neuerdings 10 Stück Lastzugs-Locomotiven Kat. IV/f Nr. 1071—1080 mit sechs gekuppelten Rädern, Belpaire'scher Feuerbüchse und sechsrädrigen Tendern zu bauen. Die Beschaffung dieser Locomotiven und Tender erfolgt nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 30. November 1888, Z. 44.956, genehmigten Typen. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfalls erstattete Anzeige der Bahnverwaltung genehmigend zur Kenntniss genommen. [1. April, Z. 11.518.]

Mährisch - schlesische Centralbahn. (Bestellung von fünf Stück Güterwagen.) Die Verwaltung der genannten Bahn hat die Lieferung von fünf Stück gedeckten Güterwagen mit Bremse der Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering (vorm. H. D. Schmidt) übertragen.

Der Bau von zwei Stück Plateauwagen ohne Bremse wird in der gesellschaftlichen Werkstätte zu Jägerndorf in eigener Regie erfolgen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 31). [Z. 14.349.]

Südbahn - Gesellschaft. (Anschaffung von fünf Stück Schnellzugs-Locomotiven, von drei Stück Locomotiven mit sechs gekuppelten Rädern und zwei Stück Tender-Locomotiven.) Die Verwaltung der genannten Bahngesellschaft hat beschlossen, fünf Stück Schnellzugs-Locomotiven mit vier gekuppelten Rädern und Truckgestell nebst zugehörigen Tendern nach den mit Eingabe vom 7. October 1881, Z. 5351/Z, der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vorgelegten Typenplänen bei der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf, drei Stück Locomotiven mit sechs gekuppelten Rädern nebst dazugehörigen Tendern nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 24. Mai 1888, Z. 15.207, genehmigten Type bei der Actiengesellschaft der Locomotivfabrik (vorm. G. Sigl) in Wiener-Neustadt, endlich zwei Stück Tender-Locomotiven mit vier gekuppelten Rädern nach der mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 12. October 1882, Z. 14.188/II, genehmigten Type bei der Maschinenfabrik der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien anzuschaffen. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfalls erstattete Anzeige mit dem Beifügen genehmigend zur Kenntniss genommen, dass der Verkehr der Schnellzugs-Locomotiven und der Locomotiven mit sechs gekuppelten Rädern nur auf Hauptbahnen, resp. Hauptlinien zu beschränken sein wird. [31. März, Z. 9442.]

Gaisbergbahn - Gesellschaft. (Eröffnung des Betriebes.) Ab 6. April werden gemäss des Sommerfahrplanes bei schönem Wetter und soweit nicht Schnee oder grosser Frost den Verkehr hindern sollte, die Züge Nr. 7 und 8, sowie 11 und 12, letzterer Zug mit 4 U. Nachm. Abfahrtszeit von der Gaisbergspitze und Ankunft in Parsch um 4 U. 54 M. Nachm., im Bedarfsfalle, d. h. bei Betheiligung von mindestens 5 Personen, und zu ermässigten Preisen (fl. 1·55 für Erwachsene, fl. 0·75 für Kinder) in Verkehr gesetzt werden. Der Sommerfahrplan wird ab 15. Mai in vollem Umfange activirt werden. [30. März, G.-I.-Z. 4742/II.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Pressburg-Steinamanger. (Erhöhung des Stammactien-Capitals.) In Angelegenheit der Realisirung der projectirten Localbahn Pozsony (Pressburg) —Sáarvár oder —Szombathely (Steinamanger) hat, wie aus Budapest berichtet wird, der Handelsminister die Ertheilung der Concession von der Erhöhung des Stammactien-Capitals abhängig gemacht. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 und 28.) Das Eisenbahn-Executivcomité ist in Folge dessen an die interessirten Factoren und insbesondere an die Commune Steinamanger mit der Aufforderung herangetreten, die bisher gezeichnete Summe pro rata zu erhöhen. Mit Rücksicht auf die volkswirthschaftliche Bedeutung, welche in den südwestlichen Comitaten der projectirten Linie zugemuthet wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22), ist der baldige Erfolg dieser Bemühung umsomehr mit Bestimmtheit zu gewärtigen, als bereits einige hervorragende Grossgrundbesitzer sowohl ihre bisherige Zeichnung namhaft erhöhten, als auch die Heranziehung des benachbarten mittleren Grundbesitzes zur Theilnahme an der Action in die Hand genommen haben. Vom Resultate dieser Action hängt nunmehr in erster Linie der Wiederbeginn der in suspenso gebliebenen Concessionsverhandlungen ab.

Projectirte Localbahn Késmárk - Béla - Orló. (Interessenten-Conferenz.) In der jüngst abgehaltenen Conferenz der Interessenten der projectirten Localbahn Késmárk-Béla-Orló (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14, Post 2) als Fortsetzung der Localbahn Poprád-Felka—Késmárk (Poprádthalbahn) wurde der Beschluss gefasst, den Ausbau derselben, und zwar vorläufig bis Béla, noch im Laufe dieses Jahres zu ermöglichen. Auch in Angelegenheit des Weiterbaues der ca. 50 km betragenden Strecke Béla-Orló fanden mit den hiebei in erster Reihe interessirten Städten Béla, Podolin (Pudlein), Gniezda (Kniesen) und Lubló (Lublau) Verhandlungen statt. Ministerialrath Tolnay besuchte in Begleitung mehrerer Directionsmitglieder der Poprádthaler Eisenbahn-Gesellschaft die genannten Städte und erörterte in ausführlicher Auseinandersetzung die Chancen des Weiterbaues. Die mit 1,500.000 fl. bezifferten Kosten wären durch Stammactien im Betrage von 750.000 fl., durch eine Staatssubvention von 250.000 fl. und der Rest durch Interessenten aufzubringen, was insoferne schwer durchführbar sein wird, als die gewerbefleissige und sonst opferwillige Bevölkerung des Zipser Comitates im Allgemeinen nur über beschränkte Mittel verfügt.

Projectirte Localbahn Szentes—Hód-Mezö-Vásárhely. (Administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die administrative Begehung der projectirten Localbahn Szentes—Hód-Mezö-Vásárhely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1889, Vorconcession Post 1) für den 16. April anberaumt und den Ministerialsecretär des Handelsministeriums Aladár Lakatos mit der Führung dieser Commission betraut. Diese Linie wird, durch Vermittlung der Localbahn Szolnok-Szentes, die vierte Verbindungslinie zwischen den Linien Budapest-Nagyvárad (Grosswardein)-Brassó (Kronstadt)-Predeal und Nagyvárad-Eszék-Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen herstellen.

Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Normirung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in der Frage der Normirung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit für die im Bereiche der Landeshauptstadt mit elektrischer Kraft betriebenen Linien der Budapester Stadtbahn-Unternehmung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34) im Sinne der Commissionsanträge entschieden.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Eröffnung einer Haltestelle für Eilzüge.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" verlautbart, dass vom 9. April bis vorläufig 16. Juni die Station Süly-Sáp der Linie Budapest-Nagyvárad (Grosswardein)-Brassó (Kronstadt)-Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen als bedingte Haltestelle für die Eilzüge 301, 302 und 310 eröffnet wurde.

Ungarische Westbahn in Liquidation. (Erste ordentliche Generalversammlung.) Unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Reichstagsabgeordneten Carl Ritter von Fackh fand am 31. März die diesjährige und nach Verstaatlichung der Bahn erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungar. Westbahn statt. Dem Directionsberichte zufolge war die Direction bei der Verlosung der Prioritäten vertreten und ist das Aerar den im Verstaatlichungsvertrage übernommenen Verpflichtungen pünktlich nachgekommen. Am 1. April 1889 wurden Prioritäten der I. Emission im Nominalbetrage von 49.000 fl. und solche der II. Emission im Nominalbetrage von 13.000 fl. verlost. Es verblieben daher ungefähr von den vom Staate übernommenen Prioritäten 20,206.800 fl. Nominale der I. und 3,135.000 fl. Nominale der II. Emission. Nachdem die planmässige Verlosung des Actiencapitals im Sinne des Verstaatlichungsvertrages im Jahre 1951 beginnt, hat sich der Stand desselben mit 15,000.000 fl. nicht geändert. In Betreff des auf die österreichischen Linien der Gesellschaft aufzunehmenden Anlehens ist ein Vertrag zu Stande gekommen, welcher zur Genehmigung der österreichischen Regierung vorliegt. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction wurden an Stelle der verstorbenen Directionsmitglieder Stefan Kerstinger und Sigmund Mauthner, Paul Ürményi und Dr. Ludwig Takács in die Direction, und in den Aufsichtsrath Ludwig Mitterdorfer, ferners zum Ersatzmitgliede Oscar Szirmay gewählt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Statistik der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1888/89.) Der im Reichs-Eisenbahnamt auf Grund der von den Eisenbahnverwaltungen gemachten Angaben bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1888/89, sowie einer von derselben Behörde veröffentlichten übersichtlichen Darstellung der wichtigsten Angaben der deutschen Eisenbahnstatistik, sind nachstehende Angaben zu entnehmen, wobei ausdrücklich zu bemerken ist, dass bei der Aufstellung die in dem bezüglichen Betriebsjahre noch nicht in Betrieb gewesenen, sowie die auf ausserdeutschem Gebiete belegenen Strecken deutscher Eisenbahnen, sofern nicht wegen der Gemeinsamkeit gewisser Einrichtungen, insbesondere des Betriebes, eine derartige Trennung unthunlich erschien, ausgeschlossen worden sind.

Hienach waren am Schlusse des Berichtsjahres in Deutschland an normalspurigen Bahnen vorhanden:

1. an Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen unter 12 Verwaltungen — die von dem preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ressortirenden preussischen Staatseisenbahnen und auf Rechnung des preussischen Staates verwalteten Privatbahnen sind hiebei als eine einzige Verwaltung dargestellt — 35.406·03 km Betriebslänge gegen 34.558·59 km in 1887/88. Hievon befanden sich die Friedrichrodaer, die Weimar-Berka-Blankenhainer und die Fischhausen-Palmnickener Bahn unter Privatverwaltung;
2. 6 Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit einer Betriebslänge von 103·94 km (in 1887/88 5 mit 93·50 km Betriebslänge);
3. an Privatbahnen unter eigener Verwaltung 61 mit 4784·90 km gegen 58 mit 4708·51 km in 1887/88. Die Gesammt-Betriebslänge aller normalspurigen deutschen Eisenbahnen betrug mithin im Jahre 1888/89 40.294·87 km gegen 39.360·60 km im Vorjahre.

Die den genannten drei Hauptgruppen angehörigen Linien sind theils Hauptbahnen, auf welche vermöge ihrer wesentlich normalen Verhältnisse das Bahnpolizei-Reglement, die Signalordnung und die Normen für die Construction und Ausrüstung der deutschen Bahnen in vollem Umfange Anwendung finden, theils Bahnen untergeordneter Bedeutung, welche mit Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse und Verhältnisse, namentlich geringerer Fahrgeschwindigkeit, bezüglich der Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel, sowie bezüglich der Handhabung des Betriebes den erleichterten Bestimmungen der Bahnordnung unterworfen sind. Eine Trennung nach diesen Kategorien ist jedoch deshalb nicht durchführbar, weil beide Arten von Bahnen häufig unter derselben Verwaltung stehen und von einander abgesondert betrieben werden. Zu den oben genannten normalspurigen Bahnen treten noch 818·64 km schmalspurige Bahnen unter 24 Verwaltungen (1887/88 703·15 km mit 20 Verwaltungen), welche sich nach Bau und Betrieb sämmtlich als Bahnen untergeordneter Bedeutung charakterisiren, und 2205 km an Anschlussbahnen für Privatzwecke. Die Eigenthumslängen, d. h. die Länge der im Eigenthum der betreffenden Verwaltungen befindlichen Strecken, stellen sich bei den einzelnen Gruppen wie folgt: Es hatten die Staatsbahnen und die auf Rechnung des Staates verwalteten Bahnen eine solche von 35.230·02 km (1887/88 34.394·07 km), die Privatbahnen unter Staatsverwaltung von 103·94 km (93·50 km in 1887/88), die Privatbahnen unter eigener Verwaltung von 4748·76 km (4669·38 km in 1887/88).

Zu der Gruppe der Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen gehören:

1. die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit einer Eigenthumslänge von 1123·39 km Hauptbahnen und 195·91 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 1507·94 km;
2. die Militär-Eisenbahn, welche vom 1. November 1888 ab dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, mit einer Eigenthums- und Betriebslänge von 45·61 km;
3. die Preussischen Staatseisenbahnen, einschliesslich 11 fremden Eigenthümern gehöriger Strecken in einer Gesammtlänge von 284·93 km, mit einer Eigenthumslänge von 18.024·37 km Hauptbahnen und 5222·02 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 23·247·83 km. Hievon entfallen: auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Altona eine Eigenthumslänge von 929·48 km Hauptbahnen und 186·80 km Bahnen unterg. Bed. und einer Betriebslänge von 1115·29 km; auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Berlin eine Eigenthumslänge von 2547 29 km Hauptbahnen und 544·21 km Bahnen unterg. Bed. und eine Betriebslänge von 3085·26 km; auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Breslau eine Eigenthumslänge von 2244·97 km Hauptbahnen und 616·08 km Bahnen unterg. Bed. und eine Betriebslänge von 2851·09 km; auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Bromberg 2123·97 km Hauptbahnen und 1914·34 km Bahen unterg. Bed. Eigenthumslänge und eine Betriebslänge von 4050·04 km; auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Elberfeld eine Eigenthumslänge von 1033·75 km Hauptbahnen und 306·45 km Bahnen unterg. Bed. mit einer Betriebslänge von 1340·20 km; auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Erfurt eine Eigenthumslänge von 1718·90 km Hauptbahnen und 52·60 km Bahnen unterg. Bed. mit einer Betriebslänge von 1768·61 km; auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. eine Eigenthumslänge von 1112·55 km Hauptbahnen und 139·10 km Bahnen unterg. Bed. mit einer Betriebslänge von 1273.56 km; auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Hannover eine Eigenthumslänge von 1174·71 km Hauptbahnen und 363·68 km Bahnen unterg. Bed. und eine Betriebslänge von 2057·87 km; auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Cöln (linksrheinischen) eine Eigenthumslänge von 1356·11 km Hauptbahnen und 487·29 km Bahnen unterg. Bed. und eine Betriebslänge von 1844·46 km; auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Cöln (rechtsrheinisch.) eine Eigenthumslänge von 1504·11 km Hauptbahnen und 568·61 km Bahnen unterg. Bed. und eine Betriebslänge von 2059·54 km; auf den Bezirk der Eisenbahn-Direction Magdeburg eine Eigenthumslänge von 1646·28 km Hauptbahnen und 155·63 km Bahnen unterg. Bed. und eine Betriebslänge von 1801·91 km;
4. die Bayerischen Staatseisenbahnen mit einer Eigenthumslänge von 3918·58 km Hauptbahnen und 808·01 km Bahnen unterg. Bed. und einer Betriebslänge von 4645·91 km. Mit eingerechnet sind hiebei die im Eigenthum des Herzogthums Sachsen-Meiningen befindlichen Strecken von der meiningenschen Grenze bei Mellrichstadt bis Meiningen und von Ludwigstadt bis nach Lehesten;
5. die Sächsischen Staatseisenbahnen einschliesslich der dem sachsen-altenburgischen Staat und dem Staat Reuss j. L. gehörigen Strecken Meuselwitz-Ronneburg und sächsische Grenze bei Langenbach-Schleiz, mit einer Eigenthumslänge von 1699·80 km Hauptbahnen und 525·54 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 2256·35 km;
6. die Württembergischen Staatseisenbahnen mit einer Eigenthumslänge von 1441·49 km Hauptbahnen und

126·92 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 1560·93 km;

7. die Badischen Staatseisenbahnen, einschliesslich der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen von 97·95 km Länge, mit einer Eigenthumslänge von 1147·40 km Hauptbahnen und 208·28 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 1383·41 km;
8. die Main-Neckarbahn mit einer Eigenthumslänge von 96·84 km Hauptbahnen und 1·89 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 99·17 km;
9. die Oberhessische Eisenbahn, deren Eigenthumslänge 175·82 km Hauptbahnen und 32·63 km Bahnen untergeordneter Bedeutung beträgt. Die Betriebslänge beläuft sich auf 208·43 km;
10. die Oldenburgischen Staatseisenbahnen, bei denen die dem preussischen Staat gehörige Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn von 52·37 km, die dem Staate Bremen gehörige Strecke Bremen bis bremische Grenze von 0·36 km, die Essen-Löningener Bahn von 13·63 km und die Jever-Karolinensieler Bahn von 18·12 km mit eingerechnet sind, mit einer Eigenthumslänge von 331·51 km Hauptbahn und 62·93 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 409·35 km;
11. und 12. die dem Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha gehörige Friedrichrodaer Bahn und die dem Grossherzogthum Sachsen gehörende Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn, welche unter Privatverwaltung stehen und eine Eigenthumslänge von bezw. 8·92 km und 32·16 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine gleiche Betriebslänge haben.

Die unter Staatsverwaltung stehenden 6 Privatbahnen, deren Betriebslänge bereits oben mitgetheilt ist, haben zusammen eine Eigenthumslänge von 26·61 km Hauptbahn und 77·32 km Bahn untergeordneter Bedeutung, die 61 Privatbahnen unter eigener Verwaltung zusammen eine solche von 2941 km Hauptbahn und 180·776 km Bahn untergeordneter Bedeutung.

Die Länge der durchgehenden Geleise beträgt bei der ersten Gruppe 35.230 km erstes, 11.151·46 km zweites und 79·45 km drittes und mehr Geleise, ausserdem 15·041·82 km sonstige Geleise, zusammen 61.502·75 km. Bei der zweiten Gruppe 103·94 km erstes und 32·83 km sonstige Geleise, zusammen 136·77 km, bei der dritten 4748·26 km erstes, 697·36 km zweites, 79·45 km drittes und 16.484·62 km sonstige Geleise, zusammen 68.496·15 km. Die Länge der Geleise der schmalspurigen Bahnen belief sich auf 935·62, die der Anschlussbahnen für Privatzwecke auf 3496·50 km.

An Stationen befanden sich auf den Staatsbahnen 3437 Bahnhöfe (Stationen mit bedeutendem Verkehr), 1480 Haltestellen (Stationen mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr) und 969 Haltestellen (Stationen ohne Weiche für den öffentlichen Verkehr). Auf den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen gab es 9 Bahnhöfe, 12 Haltestellen und 7 Haltepunkte; auf den Privatbahnen unter eigener Verwaltung 457 Bahnhöfe, 379 Haltestellen und 122 Haltepunkte; auf den schmalspurigen Bahnen 352 Haltepunkte, so dass sich die Gesammtzahl der Stationen auf sämmtlichen deutschen Eisenbahnen auf 7224 belief.

Preussen. (Veränderungen in den Bezirken einzelner Eisenbahn-Directionen.) Am 1. April wurde das Eisenbahn-Betriebsamt Essen der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld aufgelöst und sind deren Strecken in den Betriebsamts-Bezirk Essen der kgl. Eisenbahn-Direction Cöln (rechtsrheinische) übergetreten.

In den Bezirken einzelner kgl. Directionen treten folgende Veränderungen ein:

I. Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin.

Die Strecke Stettin-Stargard i. P. (bis jetzt zum kgl. Betriebsamt Berlin-Stettin gehörig) tritt in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg (Betriebsamt in Stettin), (ebenso nach Betriebseröffnung die Strecke Gollnow-Cammin, bezw. Wollin mit der Pachtstrecke Altdamm-Gollnow). Die Strecke Sagan-Sorau des Betriebsamtes Breslau-Sommerfeld wird der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt unterstellt.

II. Kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg.

Siehe ad I Strecke Stettin-Stargard.

III. Kgl. Eisenbahn-Direction Cöln (rechtsrheinische).

Die bisher dem Betriebsamt Essen der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld zugehörigen Strecken Ruhrort-Steele-Bochum-Dortmund-Holzwickede, Styrum-Oberhausen, Styrum-Duisburg, Kettwig (Brücke) -Mülheim a. d. R., Essen-Wattenscheid-Bochum-Herne, Essen-Caternberg-Bismarck i. W.-Herne, Werden-Essen, Bochum-Wanne, Steele-Dahlhausen-Langendreer, Langendreer-Witten, Witten-Dortmund, Dortmunderfeld-Huckarde, Bismarck i. W.-Winterswyk und Winterswyk-Bocholt (ohne die Hauptwerkstätte zu Witten) gehen von der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Cöln (rechtsrheinische) über, und zwar zum Betriebsamt Essen, welches gleichzeitig die bisher zum Betriebsamt Düsseldorf des Eisenbahn-Directionsbezirkes Cöln (rechtsrheinische) gehörigen Strecken Duisburg-Hochfeld mit Abzweigungen nach dem Rhein-Ruhrcanal u. s. w. erhält. Dagegen werden die Strecken Neuss-Düsseldorf-Gerresheim (B.-M.), Düsseldorf-Gerresheim (rechtsrheinische) und Düsseldorf-Rath (B.-M.) nach Betriebseröffnung der Bahnanlagen zu Düsseldorf von der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld übernommen.

IV. Kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld.

Siehe Abgang und Zugang ad III.

V. Kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt (Betriebsamt Halle).

Siehe Zugang ad I (Sagan-Sorau).

VI. Kgl. Eisenbahn-Direction Hannover.

Die Strecke Uelzen-Langwedel wird von der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg übernommen.

VII. Kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg.

Siehe ad VI Abgang (Uelzen-Langwedel).

Nach Eröffnung der betreffenden Bahnlinien treten ausserdem die nachstehend aufgeführten Bahnstrecken in die nachfolgend benannten Betriebsamts-Bezirke der

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin:

a) Forst (i. d. Lausitz) -Weisswasser, Betriebsamt Cottbus.
b) Meseritz-Reppen, Betriebsamt Guben.
c) Bergen-Crampas-Sassnitz, Betriebsamt Stralsund.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau:

Freistadt-Waltersdorf-Reisicht, Betriebsamt Glogau.

Kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg:

a) Gollnow-Cammin, bezw. Wollin
b) mit Pachtstrecke Altdamm-Gollnow } Betriebsamt Stettin

Kgl. Eisenbahn-Directon Cöln (linksrheinische):

a) Lindern-Heinsberg, Betriebsamt Aachen.
b) Euskirchen-Münstereifel, Betriebsamt Cöln.
c) Dülken-Brügge, Betriebsamt Crefeld.

Kgl. Eisenbahn-Direction Cöln (rechtsrheinische) (nach der Betriebseröffnung der Bahnanlage bei Düsseldorf):

a) Neuss-Düsseldorf-Gerresheim (B.-M.)
b) Düsseldorf-Gerresheim (Rh.)
c) Düsseldorf-Rath (B.-M.) } Betriebsamt Düsseldorf

welche Strecken bis jetzt zum Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld (Betriebsamt Düsseldorf) gehören.

Kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld:

a) Sarnau-Frankenberg, Betriebsamt Altena (erbaut von der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover).
b) Bensberg-Immekeppel, Betriebsamt Düsseldorf.
c) Elberfeld-Kronenberg, Betriebsamt Düsseldorf.

Kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M.:

Berga-Stolberg-Rottleberode, Betriebsamt Nordhausen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Altona:

Gremsmühlen-Lütjenburg, Betriebsamt Kiel.

Württemberg. (Gesetz, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in dem Rechnungsjahre 1890/91.) Das kgl. Staatsministerium hat dem ständischen Ausschuss den Entwurf des vorstehend bezeichneten Gesetzes zugehen lassen.

Der Gesetzentwurf lautet:

Art. 1. In dem Rechnungsjahre 1890/91 ist der Bau der nach Art. 2 des Gesetzes vom 28. Juni 1889, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1889/91, herzustellenden Eisenbahnstrecke von Honau über Kleinengstingen nach Münsingen in Angriff zu nehmen und es werden hierfür bestimmt 2,530.000 Mk.

Mit der Ausführung ist vorzugehen, wenn von den Betheiligten die Erstattung der Kosten der Vorarbeiten und der auf 210.000 Mk. veranschlagten Kosten für den dauernd erforderlichen Grund und Boden übernommen und der vorübergehend erforderliche Grund und Boden zur Benützung für die Zeit des Bedürfnisses kostenfrei zur Verfügung gestellt wird.

Art. 2. Eine Eisenbahn ist herzustellen von der Eisenbahnstation Waldenburg nach Künzelsau.

Hiefür kommen in Verwendung 1,030.000 Mk.

Mit der Ausführung ist vorzugehen, wenn von der Stadtgemeinde Künzelsau und den durch sie vertretenen weiteren Betheiligten die Erstattung der auf 120.000 Mk. veranschlagten Kosten für den dauernd erforderlichen Grund und Boden übernommen und der vorübergehend erforderliche Grund und Boden zur Benützung für die Zeit des Bedürfnisses kostenfrei zur Verfügung gestellt, sowie ein einmaliger Zuschuss zu den Baukosten von 20.000 Mk. geleistet wird.

Art. 3. Für Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betriebe befindlichen Bahnen werden 1,030.000 Mk. bestimmt, und zwar:

1. für die Herstellung eines zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Bietigheim-Jagstfeld mit Erweiterung der Zwischenstationen dieser Strecke und mit gleichzeitiger Ausführung eines Rangirbahnhofes bei Heilbronn als erste Rate . . . 250.000 Mk.
2. für die Erweiterung und Verbesserung der Verladegeleise und Einrichtungen für den Stückgüterverkehr auf dem Bahnhofe Stuttgart . . 380.000 „
3. für die Vergrösserung der Central-Wagenwerkstätte Cannstatt als erste Rate . . . . 400.000 „

Art. 4. Für die Vermehrung des Fahrbetriebsmateriales der Staatseisenbahnen werden . . . . 5,850.000 Mk.
und für die Ausstattung der Personenzüge mit der Westinghouse-Bremse . . . . 250.000 „

zusammen . 6,100.000 Mk.

bestimmt.

Art. 5. Vorarbeiten sind auszuführen und es kommen hiefür in Verwendung:

a) zu einer directen Verbindungsbahn zwischen Untertürkheim und Zuffenhausen . . . . . . 20.000 Mk.
zu einer directen Verbindungsbahn zwischen Zuffenhausen und der Eisenbahnstation Hasenberg und für die Erweiterung der letzteren Station . . . . 10.000 „
b) für ein zweites Geleise auf der Bahnstrecke Hasenberg-Böblingen . . . . 10.000 „

zusammen . 40.000 Mk.

Art. 6. An den Kosten der in Art. 3 bezeichneten Bauten sind die Kaufschillinge für die Bauplätze der Gebäude, sowie für die Grundflächen der Stationen wie bisher von der Grundstocksverwaltung zu bestreiten.

Aus verfügbaren Mitteln der Restverwaltung werden bestimmt:

für die Bahn von Honau nach Münsingen ein Beitrag zu den in Art. 1 vorgesehenen Kosten von . . . . 2,500.000 Mk.
für die Bahn von Waldenburg nach Künzelsau ein Beitrag zu den in Art. 2 vorgesehenen Kosten von . . . . 330.000 „
für die nach Art. 5 auszuführenden Vorarbeiten 40.000 „

Zur Deckung des weiteren Bedarfes nach Art. 1—4 sind Staatsanlehen unter möglichst günstigen Bedingungen aufzunehmen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 4. April bei der Firma:

„Neue Wiener Tramway-Gesellschaft“

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der 16. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 25. April 1889 beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit h. Erlasse vom 22. October 1889, Z. 18.952, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 10. Mai findet um 10 Uhr Vorm. in Wien die dreiundzwanzigste (ordentliche) Generalversammlung der Actionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn statt. Auf der Tagesordnung stehen:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsgebahrung und die Jahresrechnung pro 1889.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Rechnungen des Jahres 1889.
3. Wahlen in den Verwaltungsrath.
4. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Jahres 1890.

Donauverein in Wien. (X. ordentliche Generalversammlung.) Mittwoch den 16. April, Abends 6 Uhr, findet im Saale des niederösterr. Gewerbevereines (I., Eschenbachgasse Nr. 11) die X. ordentliche Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt:

1. Jahresbericht, erstattet vom Vereins-Präsidenten.
2. Cassabericht, erstattet vom Cassier Director Carl Hoeniger.
3. Neuwahl eines Drittheils der Ausschussmitglieder laut § 10 der Vereinsstatuten.
4. Bericht des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1889.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1890.
6. Bericht des Schriftführers Hafenbau-Director Friedr. Boemches: „Ueber den internationalen Congress für die Nutzbarmachung der fliessenden Gewässer in Paris 1889“.
7. Eventuelle Anträge.

Nach § 7 müssen selbstständige Anträge einzelner Mitglieder wenigstens 8 Tage vor der anberaumten Generalversammlung eingebracht und von 10 Mitgliedern unterstützt sein.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zusammenstellbare Fahrscheinhefte.) Der Ausschuss für Personenverkehrs-Angelegenheiten im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat am 13. März in Lugano die mit dem 1. Mai in Kraft tretenden diesjährigen Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften festgestellt. Die Bedingungen einer Rundreise, welche für das Deutsche Reich schon mit dem 1. November 1889 weggefallen war, kommt mit dem 1. Mai für das ganze Vereinsgebiet und die ausserdem betheiligten schweizerischen, belgischen, dänischen und skandinavischen Bahnen in Fortfall, und können nunmehr überall auch Fahrscheinhefte für einfache Hin- und Rückfahrt zusammengestellt werden. Die französischen Bahnen werden in den Verkehr einbezogen.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 13. Neuer Wasserröhren-Dampfkessel, System Rautenkranz. — Prager Maschinenbau-Actiengesellschaft (vorm. Ruston & Co.). 1./3.
„ 13. Kesselspeisepumpe für heisses Speisewasser. — A. Müller. 2./3.
„ 13. Neuartiger Wasserstandsanzeiger mit Glimmertafeln. — Hermann Gläser. 7./3.
„ 19. Langschwellen-Oberbau. — Gustav Dickertmann. 3./3.
„ 20. Eisenbahn-Lastwagen-Verschluss. — Franz Deutsch. 4./2.
„ 20. Neuer Kuppelungsapparat für Drahtseilbahnen. — Firma Adolf Bleichert & Co. 28./2.
„ 20. Neuerung in der Tragfeder- und Bremsaufhängung an Eisenbahn-Fahrzeugen. — Franz Schultz. 10./3.
„ 20. Neuerungen an Eisenbahnweichen. — Simson Jacob Naumburg. 15./3.
„ 21. Schreibunterlage für Telephon-Schreib- und Sprechtische behufs automatischer Controle schriftlicher oder mündlicher Aufnahmen telephonischer Depeschen. — S. Pollak. 6./3.
„ 21. Neuerungen an Secundärbatterien. — Hiram Henry Carpenter. 15./3.
„ 49. Neuerungen an Niet- und Verstemm-Apparaten und an den Mitteln zum Befestigen derselben und ähnlicher Apparate beim Baue eiserner oder stählerner Schiffe, Brücken, Gasometer etc. — Frederick John Rowan. 10/3.
„ 49. Neuerungen an elektrodynamischen Bohrmaschinen. — Frederick John Rowan. 10./3.
„ 65. Elektrischer Compass und Coursautograph nebst Varianten der Anwendung. — Josef Ritter v. Peichl. 10./1.
„ 65. Schiffselevator für flaches Ufer und stark schwankende Wasserstände. — G. Luther. 24./2.
„ 81. Neuerungen an zusammenlegbaren Verladekisten. — William Bruce. 1./3.
„ 84. Montirung eines mit Bohrmaschinen versehenen Schiffes zum Sprengen unter dem Wasser. — Dionysius Keller. 29./1.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Serbischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Tariftheile II.

Mit 1. Mai 1890 gelangt Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1889 giltigen Tariftheile II zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält unter Anderem neue Frachtsätze für Bremen, Bremerhaven, Geestemünde; ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Zucker; einen neuen Ausnahmetarif Nr. 20 für Twiste etc. etc.

Exemplare des in Rede stehenden Nachtrages können durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 9. April 1890. [228]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Verkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für den Transport von Getreide.

Mit 19. April a./1. Mai n. St. 1890 gelangt Nachtrag I zum Ausnahmetarife für den Transport von Getreide pp. im rubricirten Verkehre vom 1. Februar 1888, welcher Bestimmungen für die Beförderung von Getreide pp. in loser Schüttung enthält, zur Einführung.

Wien, am 4. April 1890. [229]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Ausgabe von Zusatzmarkenheften.

Mit Bezug auf die Verlautbarung im Verordgs.-Bl. Nr. 38 vom 1. April 1890, betreffend die Sistirung der Ausgabe von Werthmarkenheften und Zusatzmarkenheften, wird bemerkt, dass das Recht der derzeitigen Besitzer von Werthmarkenheften, Zusatzmarkenhefte zu kaufen, nicht tangirt wird.

Teplitz, am 8. April 1890. [230]

Sonstige Nachrichten.

Fahr- und Frachtbegünstigung für active k. k. Staatsbeamte und Staatsdiener, sowie für active Beamte und Diener der k. und k. Hofämter. (Zugeständnisse mehrerer Eisenbahnverwaltungen.) Im Nachhange zur Notiz in Nr. 25, pag. 431 dieses Blattes, sind wir in der Lage mitzutheilen, dass nunmehr auch die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn sowohl für die eigenen Linien als auch für die in ihrem Betriebe stehenden Kuttenberger Localbahn, dann der Localbahnen Reichenberg-Gablonz, Časlau-Zawratetz und Königshan-Schatzlar, ferner die Verwaltungen der Eisenbahn Wien-Aspang, der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn für alle Linien, auf welchen regelmässige Personenbeförderung stattfindet, der im Betriebe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft stehenden k. k. priv. Graz-Köflacher und k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn sich bereit erklärt haben, den activen k. k. Staatsbeamten und k. k. Staatsdienern, dann den activen Beamten und Dienern der k. und k. Hofämter, bezw. bei Uebersiedlungen auch deren Angehörigen fortan die gleiche Fahr- und Frachtbegünstigung, bestehend in einer 50percentigen Ermässigung der normalen Sätze, einzuräumen, welche dieselben nach dem Transportbegünstigungs-Normale vom 20. Mai 1885, Z. 127/H.-M.-E., auf den der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien geniessen.

Demgemäss werden während des laufenden Jahres die den vorgenannten k. k. und k. und k. Bediensteten zu ertheilenden Legitimationen nach dem bei den k. k. Staatsbahnen in Verwendung stehenden Formulare auch für sämmtliche Linien der genannten Gesellschaften Geltung erlangen und die bereits von den berufenen Behörden nach den Formularen A und B des vorerwähnten Normales ausgefertigten Legitimationen, sowie jene, welche im Laufe dieses Jahres ausgefertigt werden, auch bei den Cassen der Stationen der vorgenannten Bahnverwaltungen respectirt werden.

Nur Seitens der Verwaltung der Böhm. Commercialbahnen wurde die Verwendung des Formulares A (Legitimation für Einzelfahrten) ausgeschlossen.

Hingegen hat die Verwaltung der Mährisch-schlesischen Centralbahn die Ausdehnung der bisher den activen k. k. Staats- und k. und k. Hofbediensteten bei Vorweisung einer dauernden Legitimation (Formulare B) gewährten Fahrpreisermässigung dahin beschlossen, dass ab 1. April d. J. an auch auf Grund der für Einzelfahrten ausgestellten, amtlichen Legitimationen (Formulare A) die bezeichnete Fahrbegünstigung gewährt wird. Sämmtliche genannte Verwaltungen acceptiren auch die bei den k. k. Staatsbahnen bei Uebersiedlungsreisen der gedachten Functionäre zu Gunsten der Angehörigen zugestandene Fahrpreisermässigung, sowie die Frachtermässigung für die Uebersiedlungseffecten.

Nur wird von den Verwaltungen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der Böhmischen Commercialbahnen ausdrücklich verlangt, dass die bei Uebersiedlungsreisen nach dem Formulare C des mehrgenannten Normales anzufordernden Anweisungen unmittelbar an die General-Direction, bezw. an die Direction der genannten Gesellschaften in Wien eingeschickt werden.

Rücksichtlich der Linien der Graz-Köflacher und Leoben-Vordernberger Eisenbahn gelten diesfalls die bei der Südbahn-Gesellschaft giltigen Normen.

Ein genaues Verzeichniss der Strecken, auf welchen die Bestimmungen des vielfach erwähnten Normales nunmehr Ausdehnung haben, wird demnächst durch die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Druck gelegt werden. [3. April 1890, Z. 8803].

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Frachtbegünstigung für Saatgetreide und Gräsersamen: Berichtigung.) In Nummer 39 des Verordnungs-Blattes ist auf Seite 645 unter „Sonstige Nachrichten" die Mittheilung enthalten, dass der Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Beförderung von Saatgetreide und Gräsersamen aller Art zugestandene ermässigte Einheitssatz von **0·1 kr.** für 100 kg und 1 km bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen auch auf den Linien der Galiz. Carl Ludwig-Bahn zur Anwendung gelangt.

Diese Mittheilung ist dahin richtig zu stellen, „dass auf den Linien der Galiz. Carl Ludwig-Bahn für vorerwähnte Transporte, und zwar bei Aufgabe in kleineren Quantitäten unter einer Wagenladung von 10 Tonnen, bei fallweisem Ansuchen die Frachtberechnung nach dem Specialtarife 1 des Localtarifes erfolgt."

Lagerhaus der Stadt Wien. (Frachtermässigung für Zucker aller Art.) Für Zucker aller Art von Wien Nord-, Nordwest- und Staatsbahnhof transit nach Wien-Lagerhaus bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief gelangte der ermässigte Frachtsatz von 2·5 kr. pro 100 kg (gegen bisher 4·5 kr.) mit der Giltigkeitsdauer bis Ende Decemb. 1890 im Kartirungswege zur Einführung. Dadurch verbilligen sich die Frachtsätze nach dem Lagerhause der Stadt Wien um 2 kr. pro 100 kg. Die Einführung des Reexpeditionsverfahrens für Zuckertransporte im Verkehre von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffsstationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Wien D.U.B. der K.F.N.B. (Tarif vom 15. Februar 1890) dürfte demnächst gleichfalls erfolgen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
959	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiesabbrände	Wejhybka	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	Keine directen Frachtsätze		kr. 54·3	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Routenvorschrift auf den Frachtbriefen unzulässig
					Schönbrunn						54·8 excl. der vertragsmässigen Einfahrtsgebühr in Wejhybka			
960	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eichenrinde	Perbete	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Local-, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	kr. 46·6	kr. 32·2	kr. 14·4	Im Kartirungswege		
				Garam-Kövesd					50·4	38·6	11 8			
961	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Leitomischl	Bodenbach transit (mit der Bestimmung nach Königstein)	**100 Waggonladungen** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1890	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes 2, Eisenbahnschwellen und Brennholz vom 1. Jänner 1889, bezw. Sächsisch-Oesterr. Verbandstarif	kr. 62·4	Mark 0·90		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf die reclamirende Firma als Versender lautend, bis 31. März 1891 vorzulegen	Die Sendungen müssen, insoweit directe Sätze für den Verkehr mit Königstein bestehen, mit directen nach Königstein lautenden Frachtbriefen ohne Routenvorschrift zum Versandt gelangen. Insoweit directe Sätze für den Verkehr mit Königstein nicht bestehen, hat die Aufgabe nach Bodenbach St.E.G. trs. für Königstein zu erfolgen
				Abtsdorf					63·9	0·81				
				Zwittau					59·4	0·82				
				Greifendorf					60·6	0·83				
				Adamsthal					69·4	0·98				
				Triebitz					63·9	0·80				
				Landskron					70 3	0·82				
				Sichelsdorf					63·7	0·90				
				Hohenstadt					64·0	0·96				
				Hochstein					62·0	0 96				
962	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Jaroslau-Sokal	Brennholz	Basznia	Lemberg C.B.	**Minimalquantum von 2500 Tonnen** in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen, resp. Zahlung der Fracht hiefür	Bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 28·60	kr. 19·20	kr. 9·40	Im Kartirungswege		
				Horyniec					29·50	19·50	10·—			
963	Böhmischen Westbahn		Schnittholz und Hopfenstangen, beide bis zu 6·3 m Länge, und Rundholz bis zur Länge zweier Wagen	Prag B.W.B.	Pilsen B.W.B.	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. April bis auf Weiteres, längst. aber bis Ende December 1890	Localgütertarif	42·6 kr.	34·08 kr.	8·52 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
964	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	M e h l	a) Wien (Westbahnhof), Wien-Donau-Quaibahnhof b) Budapest St.E.G., Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädt. Communal-Lagerhäuser, Budapest-Südbahn, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, ferner nach den schweizerisch-südbadischen Grenzstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, sowie nach Stationen der französischen Ostbahn	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbande, im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güter-Verkehr und im Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahn-Verband bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. Theil III, 1. und 2. Heft, beide giltig vom 1. October 1889; Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr, Theil III, 1. und 2. Heft, beide giltig vom 1. October 1889; Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahn-Verband, Nachtrag 8 A zu Theil III vom 1. August 1887 zum Oesterr.-Ungar. und Süddeutsch-Französischen Verbands-Gütertarif vom 15. Juli 1881			a) 20 Centimes b) 20 Centimes Im Verkehr mit Singen und Konstanz 16 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	ad a) Die Sendungen müssen von **österr.** Mühlen-Etablissements zur Aufgabe gebracht werden
965	K.k.St.B.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohzucker	Rohrbach-Seelowitz	Linz	Bei Auflieferung oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis ultimo December 1890	Localtarif	129·2 kr.	88·6 kr.	40·6 kr.	Im Kartirungswege		
966	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend	a) Simbach transit b) Passau transit	V e r c i o r o v a	**Während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses muss die Verfrachtung von mindestens 45 Locomotiven vollendet sein.** Die Sendungen müssen nachweislich aus Süddeutschland (exclusive Bayern) oder weiter proveniren und für Regiezwecke der kgl. rumän. Eisenbahnen bestimmt sein. Ein Organ dieser Verwaltung muss demnach in den betreffenden Frachtbriefen als Adressat in Verciorova fungiren	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	L o c a l t a r i f		ad a) 33·75 } ad b) 33·50 } Franken Gold pro 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	Die parteiseitig auf den Frachtbriefen anzubringende Vorschrift hat zu lauten: **„Via Wien Staatsbahnhof“**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
967	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mehl und sonstige Mahlproducte	Tata-Tovāros	a) Graz W.B. (loco) b) Graz S.B. (loco)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif		a) 81·0 kr. b) 85·0 kr.		Im Kartirungswege		
			Mehl und sonstige Mahlproducte		Graz W.B. und S.B. (loco)	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Auflieferung von 600 Tonnen 1200 „ 1500 „ während der Begünstigungsdauer		Publicirte Kartirungssätze			kr. 5·0 6·0 7·0	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bis längstens Ende März 1891	
968	Oest. Nordwestbahn		Oberschlesische Kohlen	Mittelwalde transito	Prag, Lieben, Vysočan Oe N.W.B.	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Oberschlesischer Kohlentarif nach der Oe N.W.B etc. vom 1. October 1887	44·0 kr. ö. W. N.	37·3 kr. ö. W. N.	6·7 kr. ö. W. N.	Im Kartirungswege		
969	Südbahn-Gesellschaft		Natrium-Bisulfat	Wien (Matzleinsdorf)	Liesing	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen; Auf- und Abladen durch Partei im Sinne der Tarifbestimmungen Serie XII	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	8·— kr. N. incl. Mgb.	6·6 kr. N. excl. Mgb.	1·4 kr. N.	Im Kartirungswege		
970	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localgütertarif vom 1. Juni 1887	Siehe nachstehende Tabelle unter a) — Kreuzer österr. Währung pro 100 kg	b)	c)	Rückvergütung	Original-Aufnahmescheine, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen spätestens 28. Februar 1891	Bei Nichteinhaltung der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungs-Anspruch

Von		Nach: Prag (Smichow)	Jinonitz	Řepy	Hostiwitz	Jenč	Unhoscht	Wejhybka	Smečna-Sternberg	Laua	Neustraschitz	Prag (Bubna)	Prag (Sandthor)	Weleslawin	Rusin
Kaaden-Brunnersdorf	a)	24·8	23·9	23·0	22·4	22·1	21·4	20·9	20·0	19·0	18·1	24·4	24·0	23·3	22·9
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	7·0	6·1	5·2	4·6	4·3	3·6	3·1	2·2	1·2	0·3	3·6	3·2	2·5	2·1
Komotau	a)	24·6	23·6	22·8	22·3	21·8	21·1	20·7	19·7	18·9	—	24·2	23·9	23·2	22·8
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·8	5·8	5·0	4·5	4·0	3·3	2·9	1·9	1·1	—	3·4	3·1	2·4	2·0
Tuschmitz	a)	24·1	23·2	22·3	21·8	21·4	20·6	20·0	19·2	18·2	—	23·8	23·3	22·7	22·2
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·3	5·4	4·5	4·0	3·6	2·8	2·2	1·4	0·4	—	3·0	2·5	1·9	1·4

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf

Lieferung mineralischer Kohle.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle für die Zeit vom 1. Jänner 1891 bis 31. December 1891 in dem für diesen Zeitraum erforderlichen beiläufigen Ausmasse von 700.000 Tonnen, gelangt im Wege schriftlicher Offerte zur Vergebung. Die k. k. General-Direction behält sich jedoch bei zusagendem Offerte vor, auf 3 Jahre, d. i. vom 1. Jänner 1891 bis December 1893, abzuschliessen. Die Offerte können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch das Mischungsverhältniss auf Grund der „speciellen Bedingnisse für die Lieferung mineralischer Kohle" anzugeben. Die der Offertstellung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Bedingnisse können bei der k. k. General-Direction, Unter-Abtheilung 3 für den Zugförderungs- und Werkstättendienst (Wien, Fünfhaus, Administrations-Gebäude) behoben werden, beziehungsweise werden dieselben dem Offerenten über Verlangen zugesendet. Daselbst können auch die Resultate der im Jahre 1889 beim Locomotivbetriebe constatirten Brennwerthe der erprobten Kohlengattungen eingesehen werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle" versehen, bis längstens 30. April 1890, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. General-Direction abzugeben, und haben die Offerenten, in Abänderung der Bestimmungen des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen, für die Einhaltung der Offerte bis 30. Juni 1890 verbindlich zu bleiben.

Von dem ausgeschriebenen Quantum entfallen:

für die westlichen Linien	568.000
„ „ galizischen Linien	97.000
„ „ mährisch-schlesischen Linien	17.000
„ „ Istrianer Bahn	18.000

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (mit Ausschluss von Stationen der Dalmatiner Staatsbahn) als Einlieferungsstelle nominirt werden.

Wien, im April 1890.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der **Mittwoch den 30. April 1890,** um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden

XXXII. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1889 und über die staatliche Betriebsübernahme der österreichischen Linien.
2. Bericht über den Betrieb der österreichischen Linien im Jahre 1889.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1889.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Actien bis längstens 23. April 1890** in **Wien** bei der k. k. privileg. österreichischen Länderbank, in **Graz** bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank, in **Lemberg** bei der galizischen Actien-Hypothekenbank, in **Krakau, Czernowitz** oder **Tarnopol** bei den Filialen dieser Bank, in **Berlin** bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank, in **Frankfurt a/M.** bei der Deutschen Vereinsbank, in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank, in **Paris** bei der Banque d'Escompte de Paris, in **London** bei der Anglo-Austrian-Bank mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 1. April 1890.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 43. **Wien, 15. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Anerkennung des landschaftlichen Lagerhauses in Innsbruck als öffentliches mit einem Freilager verbundenes Lagerhaus.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium das mit Handelsministerial-Erlasse vom 2. Juli 1884, Z. 24.051, einverständlich mit dem letztgenannten Ministerium concessionirte landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck als öffentliches mit einem Freilager verbundenes Lagerhaus im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, anerkannt und das für dieses Lagerhaus vorgelegte Reglement sammt Schiedsgerichts-Ordnung genehmigt.

Wien, am 31. März 1890. Z. 11.928.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 31. März 1890 *), betreffend die Anerkennung des landschaftlichen Lagerhauses in Innsbruck als öffentliches mit einem Freilager verbundenes Lagerhaus im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64.

Das k. k. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 21. März 1890, Z. 11.928, im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium das mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 2. Juli 1884, Z. 24.051, einverständlich mit dem k. k. Finanzministerium concessionirte landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck als öffentliches mit einem Freilager verbundenes Lagerhaus im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, anerkannt.

Das öffentliche Freilager ist zur Aufnahme von ausländischen unverzollten Waaren (§ 2, lit. a, L.-H.-G.) bestimmt.

Mit der Ueberwachung desselben und mit der Vollziehung des gefällsämtlichen Dienstes in demselben ist die laut Kundmachung vom 28. November 1884, R.-G.-Bl. Nr. 187), im landschaftlichen Lagerhause zu Innsbruck errichtete Expositur des Hauptzollamtes in Innsbruck betraut.

Dunajewski m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Bruneck der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Gais, Uttenheim, Mühlen und Taufers nach Sand im Tauferertbale.

Das k. k. Handelsministerium hat dem beh. aut. Civilingenieur Rudolf Ritter Stummer v. Traunfels in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Bruneck der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Gais, Uttenheim, Mühlen und Taufers nach Sand im Tauferertbale im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. April 1890. Z. 10.641.

*) Enthalten in dem am 5. April 1890 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 54.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Jahre 1889.

Im Jahre 1889 wurden in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Ganzen 783·286 km neue Eisenbahnen (gegen 1002·65 km im Vorjahre) mit 146 neuen Stationen und Haltestellen, ferner 24 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen und 19 Abzweigungen von eigenen Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Zwischen Oesterreich und dem Auslande wurde im abgelaufenen Jahre Ein Anschluss hergestellt.

Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 35 Theilstrecken, von denen 3 Eigenthum der österreichischen, 2 Eigenthum der ungarischen und Eine Eigenthum der bosnischen Landesregierung, endlich 29 Eigenthum von verschiedenen Gesellschaften sind.

Ausserdem sind noch dem öffentlichen Personenverkehre übergeben worden: In Oesterreich am 1. Juni die bis dahin nur für den Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet gewesene Theilstrecke Rokycan-Miröschau der Böhmischen Commercialbahnen, ferner in Ungarn am 1. Juni die Montanbahn Lissava-Anina der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen:

	Theilstrecken	Länge in Kilometer	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Strecken	Stationen und Haltestellen
I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern auf die:					
Mährische Westbahn	3	90·673	3	2	16
K. k. Staatsbahnen	3	66·079	—	5	12
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	3	63·142	3	1	18
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	4	27·504	1	4	11
Steyrthalbahn	1	19·542	1	—	11
Localbahn Gleisdorf-Weiz	1	14·594	1	—	3
Bukowinaer Localbahnen	1	8·130	1	—	3
Localbahn Jenbach-Achensee	1	6·369	1	—	5
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1	2·712	1	—	1
Erste ungar.-galizische Eisenbahn	1	0·811	1	1	—
Zusammen	19	299·556	13	13	80
II. In den Ländern der ungarischen Krone auf die:					
Bacs-Bodrogher Vicinalbahnen	2	108·59	2	1	13
Torontaler Localbahnen	2	89·8	1	1	14
Ungarischen Staatsbahnen	2	68·15	2	1	8
Budapest-Lajosmisze	1	63·42	1	—	11
Kisujszallas-Nagyallas	1	44·6	2	—	4
Vereinigte Arader und Csanader Vicinalbahn	2	36·97	—	1	3
Ungarische Westbahn	1	25·9	—	1	4
Ruma-Vrdnik	1	17·48	1	—	2
Popradthalbahn	1	13·30	1	—	4
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1	1·63	1	1	—
Budapest-St. Lörincz	1	0·89	—	—	1
Zusammen	15	470·73	11	6	64
III. Im Occupationsgebiete:					
Ostrozač-Konjica	1	13·0	—	—	2

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden eröffnet:

I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:

Am 1. Jänner die Verbindungscurve der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn mit den k. k. Staatsbahnen in Chyrow (0·811 km).

Am 17. Jänner die von der Station Göding der Linie Wien-Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn abzweigende Localbahn Göding—k. k. Aerarial-Tabakfabrik Göding mit der den Endpunkt bildenden Ladestelle Aerarial-Tabakfabrik Göding für den Eilgut- und Frachtenverkehr dieser Fabrik (1·408 Kilometer). [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 70 ex 1889.]

Am 5. April die Localbahnstrecke von Ottendorf bis zur Reichsgrenze gegen Mittelsteine (2·712 km) — in Mittelsteine an die kgl. Preussischen Staatsbahnen anschliessend — als Fortsetzung der bereits im Betriebe stehenden Strecke Halbstadt-Braunau-Ottendorf der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die neu eröffnete Strecke enthält die Station Ottendorf, welche bisher nur für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen bestimmt, nunmehr für den Gesammtverkehr eröffnet ist. [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 50 ex 1889.]

Am 1. Juni die Localbahn Hotzendorf-Neutitschein der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit den Stationen bezw. Haltestellen Murk (H.), Stranik-Hotzendorf (H.), Blauendorf (H.) und Neutitschein (Bhf.) (10·073 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 71 ex 1889.]

Am 8. Juni die Localbahn von Jenbach an die Südspitze des Achensees mit den Stationen bezw. Haltestellen Jenbach (Bhf.), Burgeck (H.), Eben in Tirol (Bhf.), Maurach (H.) und Achensee (Bhf.) (6·369 km). Diese Localbahn zweigt von der Station Jenbach der Strecke Kufstein-Innsbruck der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ab. [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 73 ex 1889.]

Am 16. Juli die Strecken der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft Herzogenburg-Krems (19·869 km) und Hadersdorf Localbahn—Sigmundsherberg-Horn (43·273 km), erstere mit den Stationen bezw. Haltestellen Herzogenburg-Wielandsthal (H.), Ederding (H.), Statzendorf, Meidling im Thale (H.), Paudorf, Göttweig (H.) und Furth-Göttweig, letztere mit den Stationen und Haltestellen Hadersdorf Localbahn, Gobelsburg (H.), Langenlois, Zöbing (H.), Schönberg am Kamp, Stiefern (H.), Plank, Buchberg (H.), Gars, Rosenburg und Horn. Die Strecke Herzogenburg-Krems schliesst in Herzogenburg an die Localbahn St. Pölten—Tulln, in Krems an die Linie Absdorf-Krems der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und die Strecke Hadersdorf Localbahn—Sigmundsherberg-Horn bei km 22·106 in der neu eröffneten Station Hadersdorf Localbahn an die Linie Absdorf-Krems und in Sigmundsherberg-Horn an die Linie Wien-Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Den Betrieb führt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 87 ex 1889.]

Am 23. Juli die Flügelbahn der k. k. Staatsbahnen von Triest-S. Andrea zum Petroleumhafen in S. Sabba mit der Station S. Sabba. (4·331 km).

Am 28. Juli die Localbahn Gleisdorf-Weiz mit den Stationen bezw. Haltestellen St. Ruprecht a. d. Raab, Neudorf-Fladnitz (H.) und Weiz (14·594 Kilometer). Die Localbahn schliesst in Gleisdorf an die

Linie Graz-Fehring der Ungarischen Westbahn an. Den Betrieb führt die k. k. General - Direction der Oesterr. Staatsbahnen. [Kundmachung im V.-Bl d. k. k. H.-M. Nr. 97 ex 1889.]

Am 20. August die schmalspurige Localbahn Steyr-Garsten—Grünburg (Steyrthalbahn) mit den Stationen und Haltestellen Steyr-Garsten, Sarning (H.), Steyrdorf, Unterhimmel, Schloss Rosenegg (H.), Neuzeug, Letten (H.), Aschach a. d. Steyr, Mitteregg (H.), Waldneukirchen (H.) und Grünburg (19·542 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 105 ex 1889.]

Am 1. September die Mährische Westbahn, das ist die Localbahnstrecke Prossnitz - Triebitz (77·152 km) mit dem Flügel Kornitz-Opatowitz (10·856 km) und der Abzweigung von Kosteletz nach Czellechowitz (2·665 km). Die Localbahnstrecke beginnt am nördlichen Ende der Station Prossnitz der Linie Nezamislitz-Olmütz-Sternberg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und führt über die Stationen bezw. Haltestellen Prossnitz Stadtbahnhof, Kosteletz, Ptin, Stražisko (H.), Konitz, Džbell, Netz (H.), Kornitz, Türnau, Ranigsdorf (H.), Mährisch-Trübau, Kunzendorf, Blosdorf, Annabad (H.) und mündet am östlichen Ende der Station Triebitz in die Linie Böhm.-Trübau—Olmütz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Der Flügel Kornitz-Opatowitz beginnt am östlichen Ende der Station Kornitz und führt über die Station Gewitsch nach der Station Opatowitz; die Abzweigung Kosteletz-Czellechowitz endlich beginnt am westlichen Ende der Station Kosteletz der Linie Prossnitz-Triebitz und führt nach Czellechowitz zum Anschlusse an die im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehende Localbahnstrecke Olmütz-Czellechowitz. Den Betrieb führt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 109 ex 1889.]

Am 1. October die Localbahn Drösing-Zistersdorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit den Stationen bezw. Haltestellen Ringelsdorf (H.), Nieder-Absdorf (H.), Eichhorn (H.) und Zistersdorf (St.) (11·302 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 136 ex 1889.]

Am 1. October die Localbahn Rohatetz-Strassnitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit den Stationen Sudoměřitz-Petrau und Strassnitz. Diese Localbahn zweigt von der Station Rohatetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab und mündet in der Station Sudoměřitz-Petrau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein. Von der Localbahn Rohatetz-Strassnitz wurde nur die Strecke Rohatetz—Sudoměřitz-Petrau (4·721 km) neu gebaut, wogegen rücksichtlich des Theiles Sudoměřitz-Petrau—Strassnitz die gleichnamige Strecke der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft als Péagestrecke mitbenützt wird. [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 136 ex 1889.]

Am 17. November die Strecke Hadikfálva-Radautz der Bukowinaer Localbahn mit den Haltestellen Plob und Radautz-Ringplatz, dann der Station Radautz (8·130 km). Den Betrieb führt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 136 ex 1889.]

Am 21. November die Strecke Tabor-Pisek (59·021 km) und Putim-Ražice (2·727 km) der Böhmisch-mährischen Transversalbahn mit den Stationen und Haltestellen bezw. Betriebsausweichen Wejretz, Padařow (H.), Bažejowic-Jistebnitz, Sepekau (H.), Mühlhausen, Weseličko, Jetětic, Wlastec, Zahoří, Wrcowitz (H.) und Pisek Stadt (Haltestelle und Betriebsausweiche). Diese Transversalbahn-Strecke schliesst in Tabor an die Strecke Ober-Cerekwe—Tabor und Gmünd-Prag, in Pisek und Putim an die Strecke Protivin-Rakonitz und in Ražice an die Linie Budweis-Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen an. [Kundmachung im V.-Bl. d. k. k. H.-M. Nr. 136 ex 1889.]

II. In den Ländern der ungarischen Krone:

Am 5. Jänner die Strecke Borosjenö-Csermö der Vereinigten Arader und Csanader Vicinalbahn mit der Station Csermö (14·4 km).

Am 13. Jänner die Localbahn Boba-Janoshaza-Sümeg der Ungarischen Westbahn mit den Stationen Janoshaza, N.-Keresztur, Goganfa-Gyömöre und Sümeg (25·9 km).

Am 4. Mai die Linie Nagy-Becskerek—Pardany (53·5 km) der Torontaler Localbahnen mit der Flügelbahn Szecsany—Nagy-Margita (36·3 Kilometer). Die Stationen sind auf der Hauptlinie N.-Becskerek (der N.-Kikinda—N.-Becskereker Bahn), N.-Becskerek (Begapart), Lazarföld, Szarcsa, Szecsany, Módos, Feny und Pardany, ferner auf der Flügelbahn Boka, Konak—O.-Lecz, Szechenfalva-Barcs-Istvanvölgy, Györhaza, Zichyfalva und Nagy-Margita. Den Betrieb führt die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Am 4. Juli die von der Station Ruma der India-Mitrowitzaer Linie abzweigende, einer Actiengesellschaft gehörige, 17·48 km lange Vicinalbahn Ruma-Vrdnik mit den Stationen Pavlovici und Vrdnik.

Am 8. Juli die in der Umladestation Köbanya-Lörincz der Budapester Verbindungsbahn abzweigende, 63·42 km lange Vicinalbahn Budapest-Lajosmizse mit den Stationen und Haltestellen Köbanya-Lörincz, Puszta-Lörinczi, Péteri-Gyál, Gyál, Ocsa, Inárcs-Kokucs, Dabas, Gyón, Hernád, Örkény und Lajosmizse.

Am 8. August die 0·89 km lange Fortsetzung der Localbahn Budapest—Szt.-Lörincz von der bisherigen Anfangsstation bis in die innere Stadt Budapest.

Am 10. September die einer Actiengesellschaft gehörige, 44·6 km lange Vicinalbahn Kisujszállás-Dévaványa-Nagyállás mit den Stationen Kisujszállás (Anschlussstation der Linie Szolnok-Püspökladány), Essegg, Dévaványa, Gyoma-Nagyállás, Ausweiche (Anschlussstation). Die letztere Ausweiche liegt zwischen den Stationen Mezötur und Gyoma der Linie Szolnok-Csaba.

Am 16. September die 51·18 km lange, an die Linie Dalja-Bród anschliessende Strecke Uj-Gradiska—Bród der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit den Stationen Petrovoselo, Uj-Kapela-Batrina, Oriovac, Sibiny, Stupnik (H.) und Bród.

Am 30. September die den kgl. Ungarischen Staatsbahnen gehörige, nur dem Güterverkehre dienende, 16·97 Kilometer lange Budapester Ringbahn mit dem Anschlusse in Köbanya an die bestehenden Linien und den Stationen Budapest-Angyalföld und Budapest-Lipótváros.

Am 30. September für den Frachtenverkehr die Verbindungscurve Rakos-Angyalföld der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (1·63 km).

Am 14. November die Bács-Bodrogher Vicinalbahnen, und zwar die Strecke Szabadka-O.-Becse (76·79 km) mit den Stationen Szabadka (Anschluss an die kgl. Ungarischen Staatsbahnen), Verusics, O.-Kanisza, Bogaros, Zenta, Ada, Moholy, Bacs-Petrovoselo und O.-Becse, ferner die Flügelbahn Zenta-Horgos (31·8 km) mit den Stationen Adorjan, O.-Kanisza, Mortonos und Horgos (Anschluss an die Linie Szabadka-Szeged der kgl. Ungarischen Staatsbahnen). Den Betrieb führt die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Am 13. December die 22·57 km lange Strecke Borossebes-Buttyin-Gurahoncz der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen mit den Stationen Almas Al-Czill und Gurahoncz.

Am 18. December die von der Station Poprad-Felka der Kaschau-Oderberger Bahn abzweigende Localbahn Poprad-Felka-Kesmark (13·3 km) mit den Stationen Matheócz, N.-Lomnicz, Hunfalu und Kesmark.

III. Im Occupationsgebiete:

Am 10. November die Strecke Ostrozac-Konjica der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen mit den Stationen Lisicic und Konjica (13 km).

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Veränderungen an dem durch den projectgemäss ausgeführten Bau einer concessionirten Eisenbahn geschaffenen Zustande, welche aus späteren der Bahnerrichtung nachgefolgten thatsächlichen Umständen abzuleiten sind, können der Eisenbahn-Unternehmung nur dann zur Last fallen, wenn dieselben durch die Eisenbahn-Unternehmung selbst bewirkt worden sind, nicht aber, wenn die Herstellungen bei ungeänderten Verhältnissen der Bahn, respective bei einfacher Wiederherstellung des irgendwie gestörten concessionsmässigen Bahnzustandes sich für dritte Personen als nothwendig ergeben.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 31. Juli 1889, Z. 16.431, betreffend die Reconstruction der Rampen für zwei die Bahnstrecke übersetzende Bezirksstrassen, nach der am 28. Februar 1890 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung in Kladno zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

In Folge des Kohlenabbaues in der Umgebung von Kladno war eine Terrainsenkung eingetreten, in Folge deren sich auch das Niveau des Bahnkörpers der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in der Bahnstrecke Wejhybka-Kralup zwischen den Stationen Duby und Neu-Kladno, sowie die Strassenkörper zweier diese Bahnstrecke in Kilometer 5·7/8 und 6·3 übersetzenden Bezirksstrassen gesenkt hatten.

Durch die von der Eisenbahn vorgenommene Aufholung des gesenkten Bahnkörpers auf das vorgeschriebene Niveau, wurde für die betreffenden Strassenrampen eine grössere als die im § 39 des Strassenadministrations-Gesetzes für Böhmen vom 31. Mai 1866, L.-G.-Bl. Nr. 41, normirte Maximalsteigung herbeigeführt, daher eine Reconstruction der beiden Bezirksstrassen-Uebersetzungen nothwendig erschien.

Mit der angefochtenen Entscheidung erging nun nach abgehaltener Localverhandlung an die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn der Auftrag: einvernehmlich mit dem Bazirksausschusse von Kladno die Detailprojecte über diese Strassenreconstruction auszuarbeiten und zur Genehmigung vorzulegen, und wurde bezüglich der Tragung der Kosten unter Hinweis auf § 10, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes entschieden, dass die für die gesammten Herstellungen erwachsenden Auslagen salvo regressu an die Bergbau-Unternehmungen von der Eisenbahn zu bestreiten seien.

Die Beschwerde bestreitet zunächst die Competenz des k. k. Handelsministeriums zur Entscheidung in der fraglichen Angelegenheit, und hält die getroffene Entscheidung, soweit dieselbe die Bestreitung der Strassen-Reconstructionskosten der Bahn — wenn auch gegen Regress — auferlegt, auch in meritaler Hinsicht für gesetzwidrig.

Der Verwaltungs-Gerichtshof ist bei seiner Entscheidung von folgenden Erwägungen geleitet worden:

Es ist allerdings richtig, dass es sich im vorliegenden Falle um Herstellungen handelt, welche an Bezirksstrassen vorgenommen werden sollen, und dass für die Erhaltung solcher Strassen nach den Landesgesetzen für Böhmen vom 12. August 1864, Nr. 46, §§ 7 und 8, dann vom 31. Mai 1866, Nr. 41, §§ 1 und 21, der Bezirksausschuss zu sorgen berufen ist.

Allein es fällt hiebei der wesentliche Umstand ins Gewicht, dass die Vornahme dieser Herstellungen Seitens des Bezirksausschusses von der Eisenbahn, und zwar auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, angefordert wird, es sich demnach um die Entscheidung der Frage handelt, ob der Eisenbahn nach dem bezogenen Eisenbahn-Concessions-Gesetze die Verpflichtung zur Vornahme der Reconstruction der Bezirksstrassen auf ihre Kosten auferlegt werden könne, bei welcher Sachlage im Hinblick auf den § 13 dieses Gesetzes, wonach die auf die Vollziehung desselben Bezug habenden Angelegenheiten ausschliesslich den administrativen Behörden zugewiesen sind, sowie auf die §§ 2, 6 und 10, lit. c, und die §§ 4, 15, 16, 17, Absatz 4, und 19 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, wonach für Eisenbahnen die besondere Bestimmung getroffen ist, dass dieselben als ein Ganzes aufzufassen sind, und daher die Entscheidung über die Vornahme von Anlagen und Bauführungen der Eisenbahn mit Ausschluss jedes Instanzenzuges durch das Handelsministerium zu erfolgen hat, ausser Zweifel steht, dass auch über die hier aufgeworfene Frage zu entscheiden, das k. k. Handelsministerium berufen erscheint.

Schon darum und in der Erwägung, dass der citirte § 13 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes in Angelegenheiten dieses Gesetzes den Rechtsweg ausdrücklich ausschliesst, vermochte der Verwaltungs-Gerichtshof auch den weiteren, aus der allerhöchsten Entschliessung vom 26. Juni 1864 geholten Incompetenzgrund umsoweniger zu berücksichtigen, als weder diese allerhöchste Entschliessung, noch der auf Grund derselben erflossene Handelsministerial-Erlass vom 28. Juli 1864, Z. 9400/868, mit allgemein verbindlicher Kraft verlautbart sind, somit nicht behauptet werden kann, dass der mehrerwähnte § 13 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes durch eine spätere, Gesetzeskraft besitzende Verfügung aufgehoben oder in irgend einer Bestimmung abgeändert sei.

Es konnte demnach der gegen die Competenz des k. k. Handelsministeriums erhobenen Einwendung nicht stattgegeben werden.

In der Sache selbst ist aber von allen Seiten zugegeben, dass die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ursprünglich genau nach dem genehmigten Projecte ausgeführt wurde, und dass insbesonders auch die beiden fraglichen Bezirksstrassen-Uebersetzungen in dem vorgeschriebenen Niveau der Bahn hergestellt waren.

Damit hatte die Eisenbahn-Unternehmung ihrer gesetzlichen Verpflichtung, namentlich auch in Bezug auf den durch den Eisenbahnbau gestörten Zug der Bezirksstrassen, genügt und ihrerseits das Recht erworben, auf der erbauten Eisenbahn den Transport zu betreiben (§ 9 lit. d des Eisenbahn-Concessionsgesetzes).

Durch den projectgemäss ausgeführten Bau der concessionirten Buschtěhrader Eisenbahn war sonach allen Interessenten gegenüber ein neuer Rechtszustand hergestellt, welcher für alle künftigen Veränderungen die Basis und den Ausgangspunkt zu bilden hat, und von welchem daher auch nicht mehr einfach abgesehen werden kann, wenn es sich um die Frage handelt, welche rechtliche Consequenzen aus späteren, der Bahnerrichtung nachgefolgten thatsächlichen Umständen abzuleiten sind.

Derlei nachgefolgte Veränderungen könnten vielmehr nur dann der Eisenbahn zur Last fallen, wenn die Veränderung durch diese selbst bewirkt worden ist, nicht aber, wenn die Herstellungen bei ungeänderten Verhältnissen der Bahn, bezw. bei einfacher Wiederherstellung des irgendwie gestörten concessionsmässigen Bahnzustandes, sich für dritte Personen als nothwendig ergeben.

Um eine solche Veränderung handelt es sich aber im gegenwärtigen Falle.

Denn es ist unbestritten und in der angefochtenen Entscheidung selbst anerkannt, dass die eingetretene Terrainsenkung lediglich durch den Kohlenabbau in der Umgebung von Kladno herbeigeführt worden ist.

Insoferne durch dieses Ereigniss auch ein Theil der Bahnstrecke betroffen wurde, bestand für dieselbe allerdings im Grunde des § 3 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, die Verpflichtung, die Aufholung des gesenkten Bahnkörpers zur Höhe des projectirten Niveaus so schleunig als möglich vorzunehmen.

Diese Verpflichtung ist aber durch die bezogene Gesetzesstelle selbst dahin beschränkt, dass sie nicht weiter geht, als zur Erhaltung der Bahn im guten, fahrbaren Zustande erforderlich ist.

Indem nun die Eisenbahn-Unternehmung dieser ihrer gesetzlichen Verpflichtung nachkam und jenen durch fremde Ursachen gestörten Zustand der Bahn wieder herstellte, der zur Ausübung des ihr zustehenden Transportrechtes erforderlich war, hat sie gewiss in die Rechtssphäre eines Dritten nicht unberechtigt eingegriffen, es kann somit aus dieser Handlung ein Verschulden der Bahn nicht hergeleitet und ihr demnach auch eine weitere, wie gezeigt, auch im Gesetze nicht angeforderte Leistung, im Grunde des § 10 lit. b des Eisenbahn-Concessionsgesetzes nicht auferlegt werden.

Aber auch auf § 10 lit. c des citirten Gesetzes kann die angefochtene Entscheidung und zwar deshalb nicht gestützt werden, weil, selbst wenn hier von einer eingetretenen „Unfahrbarkeit“ der Bezirksstrasse die Rede sein könnte (da in dem gesunkenen Terrain die frühere Bahnübersetzung ohne Neuherstellungen an dem Strassenkörper nicht mehr benützt werden kann), sich doch in keiner Weise behaupten lässt, dass die Unfahrbarkeit „durch den Bau der Bahn“ herbeigeführt worden sei, vielmehr hat sie sich bei vollständig ungeändertem, bezw. ohne Aenderung einfach wiederhergestelltem Bahnzustande aus Umständen ergeben, die anerkanntermassen von der Bahnverwaltung in keiner Weise verschuldet worden sind.

Der Umstand, dass das nicht von der Bahnverwaltung, sondern von einem Dritten verschuldete Ereigniss ausser der Strasse auch die Bahn betroffen, hat und dass die Bahn, soweit es sich um ihren Bauzustand handelt, den status quo wieder herzustellen gesetzlich verpflichtet war, kann Rechte für die mitbetroffene Strassenverwaltung ebensowenig begründen, als solche Rechte begründet wären, wenn jenes Ereigniss (die Terrainsenkung) die Strasse allein betroffen hätte oder wenn überhaupt aus irgend einer nur bei der Strasse vorgekommenen Veränderung die Fortbenützung der Bahnübersetzung ohne Neuherstellungen nicht weiter möglich erschiene.

Diesen Erwägungen zufolge war die angefochtene Entscheidung, insoweit dieselbe die Bestreitung der mit den vorzunehmenden Strassenreconstructionen verbundenen Auslagen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn auferlegt, als gesetzlich nicht begründet, nach Vorschrift des § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

[Erkenntniss vom 28. Februar 1890, Z. 676, H.-M.-Z. 13.177/X.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Verstärkung und Neuherstellung von Eisenconstructionen.) Die Neuherstellung der Eisenconstruction des Objectes in km 79·056 und die Verstärkung der Eisenconstructionen der Objecte in km 31·851 59·105 der Linie Marburg-Franzensfeste ist genehmigt worden; bezüglich der letzteren wurde jedoch in Anbetracht dessen, dass eine Verminderung der lichten Höhe des Objectes eintritt, eine Localverhandlung angeordnet. [12. Februar, Z. 3640.]

— (Bau einer Portierhütte am Südbahnhofe in Wien.) Beim Eingange des Werkstätten-Bahnhofes in Wien wird eine neue Portierhütte mit anschliessender Veranda hergestellt. [18. Februar, Z. 6645.]

— (Linie Wien-Triest: Unterkunftshütte in der Station Mödling.) Die geänderte Herstellung einer bereits genehmigten Unterkunftshütte in der Station Mödling (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125 ex 1889) hat die nachträgliche Genehmigung erhalten. [23. Februar, Z. 7240].

— (Linie Wien-Triest: Kohlenschuppen in Wiener-Neustadt.) In der Station Wiener-Neustadt wird ein Kohlenschuppen als Anbau an das Stallgebäude errrichtet. [7. März, Z. 9601.]

— (Linie Wien-Triest: Belassung der schmalspurigen Rollbahn in der Station Peggau.) Das k. k. Handelsministerium hat die definitive Belassung der ursprünglich nur als Provisorium genehmigten schmalspurigen Rollbahn von der Station Peggau zur Hufnagelfabrik von Schöller & Comp. (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 62 ex 1889) gestattet. [10. März, Z. 5354.]

— (Linie Villach-Franzensfeste: Errichtung einer Haltestelle bei Wächterhaus Nr. 136.) In km 185·7 der Linie Villach-Franzensfeste zwischen den Stationen Paternion-Feistritz und Rothenthurn erfolgt die Errichtung einer Haltestelle mit der Bezeichnung „Paternion-Markt“. [26. Februar, Z. 8192.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Einleitung eines Zuges Nr. 6/a in der Strecke Bodenbach-Aussig während der Badesaison.) Die Verwaltung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, während der diesjährigen Badesaison, d. i. vom 1. Mai bis incl. 30. September, in der Strecke Dresden-Bodenbach-Aussig behufs Entlastung des Schnellzuges Nr. 109 sächs./6 St.E.G. täglich einen zweiten Zug (Nachtrain) zu führen. Der erste Zug mit den Reisenden für die Richtung Prag wird nach der bisherigen Fahrordnung verkehren, der zweite Zug mit den Reisenden für Teplitz und Carlsbad wird in Bodenbach um 11 U. 56 M. Vormittags (Prager Zeit) eintreffen und von da nach Aussig unter Nr. 6a zum Anschlusse an den Zug Nr. 1 der Aussig-Teplitzer Bahn verkehren. [31. März, G.-I.-Z. 4795/II.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. (Entsendung eines Heizhausleiters und eines Locomotivführers nach Blankenburg a/Harz.) Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen die Entsendung des für die Station Vordernberg in Aussicht genommenen Heizhausleiters und eines Locomotivführers der k. k. Staatsbahnen auf Kosten der Localbahn Eisenerz-Vordernberg nach Blankenburg a/Harz behufs praktischer Einschulung derselben für den Dienst und die Führung der Abt'schen Maschinen verfügt. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfällige Anzeige der genannten k. k. Behörde genehmigend zur Kenntniss genommen. [26. März, Z. 11.506.]

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft. (Anschaffung von Personen- und Güterwagen.) Die Direction der genannten Gewerkschaft hat beschlossen, in der gesellschaftlichen Werkstätte für Zwecke der Schleppbahn Schönbrunn-Witkowitz sowie der Werksbahnen nachstehend verzeichnete Fahrbetriebsmittel bauen zu lassen:

1. 15 Stück Personenwagen IV. Classe Kastenwagen, hievon 4 Stück mit Bremse;
2. 50 Stück Kohlenwagen, hievon 10 Stück mit Bremse;
3. 25 Stück Bordwandwagen;
4. 20 Stück Eisenplateauwagen, hievon 4 Stück mit Bremse, und
5. 15 Stück Schlackenwagen, hievon 3 Stück mit Bremse.

Das k. k. Handelsministerium hat die diesfälligen Typenpläne genehmigt. [29. März, Z. 5099.]

Nachrichten aus Ungarn.

Industriebahn Nasic-Pavlesevica. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 2. April wurde nach erfolgter technisch-polizeilicher Begehung die von der Unternehmung Neuschloss, Schmitt und Marchetti erbaute Industriebahn, welche von Nasic aus nach der im Comitate Verőcze gelegenen gräfl. Ladislaus Pejacsevics'schen Domäne Pavlesevica zur Exploitirung der dortigen ausgedehnten Waldbestände und zur dortigen Dampfsäge, sowie zur Tanninfabrik erbaut wurde, dem Betriebe übergeben. Diese Bahn wird seinerzeit durch Vermittlung der projectirten Localbahnen Nasic—Bélisce—Uj-Kápolna, Bélisce—Szent-Lörincz und Bélisce-Eszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 13, Vorconcession Post 2), ferners Eszék-Nasic-Batrinja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) sowohl ihre Fortsetzung nach Osten, Westen, Norden und Süden finden, als auch durch die hiedurch geschaffenen Anschlüsse an das südwestliche Hauptnetz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen das durch sie erschlossene bedeutende forstliche Productionsgebiet dem Weltmarkte zugänglich machen, da Eichen-Extrahölzer, Fassdauben und insbesondere Schiffsbauhölzer in grossen Dimensionen mit der Bestimmung für Frankreich, Spanien und England, Eisenbahnschwellen aber neuester Zeit für Afrika (Egypten und Algier) sehr begehrte Handelsartikel sind, während der aus den Holzabfällen der Eichenschläge erzeugte Tannin-Extract in seiner Verwendung zur Fein-Lederfabrikation immer mehr die minderwerthige und ihres grossen Volumens wegen bedeutendere Transportkosten verursachende Rindenlohe etc. verdrängt.

Regulirung der unteren Theiss. (Sicherung des Ausflusses des Franzenscanals.) Der Projectsvariante gegenüber, welcher zufolge im Interesse der Sicherung der Ausmündung des Franzenscanals in die Theiss durch Anlage des Durchstiches einer Schlinge die ca. 16 km lange Verkürzung des Flussbettes erfolgen und hiedurch die Grossgemeinde Török-Becse auf ca. 8 km dem Flusse entrückt würde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29), hat die genannte Gemeinde zur Wahrung ihrer vitalen Interessen Stellung genommen und aus diesem Anlasse unter Führung des Reichstags-Abgeordneten Baron Fedor Nikolics eine Deputation entsendet, welche den in dieser Frage massgebenden Ministern das Gesuch um Berücksichtigung der Interessen des hiedurch nachtheilig berührten Gebietstheiles zu überreichen hat. Der Ackerbauminister, bei welchem die Deputation bereits vorsprach, hat nun, wie aus Budapest berichtet wird, der Deputation seine persönliche Intervention mit dem Bemerken zugesichert, dass er, soweit als zulässig, die Interessensphäre der Gemeinee Török-Becse zu wahren gesonnen ist, bei der Entscheidung aber vor Allem die allgemeinen Interessen vor Augen behalten werde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen, wurden im Laufe des Monates Februar nachstehende Bahnstrecken eröffnet:

Am 3. Februar die 6·4 km lange Theilstrecke Beyenburg-Langerfeld der Nebenbahn Dahlerau—Langerfeld—Barmen-Rittershausen im Bezirke des kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes zu Düsseldorf, bezw. der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, für den öffentlichen Verkehr, und dient die an dieser Strecke gelegene Haltestelle Oede nur dem Personenverkehr; die 1·6 km lange Theilstrecke Langerfeld—Barmen-Rittershausen dieser Nebenbahn wurde bereits am 3. September 1889 unter gleichzeitiger Ausserbetriebsetzung der 2·03 km langen Anfangsstrecke der Linie Barmen-Ritterhausen—Ronsdorf eröffnet; am 12. Februar die 6·9 km lange Strecke Solingen-Wald der Nebenbahn Solingen-Vohwinkel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld mit den dem Gesammtverkehre dienenden Zwischenstationen Solingen-Süd und Solingen-Nord für den öffentlichen Verkehr; seit diesem Tage dient der bisherige Bahnhof Solingen, welcher nunmehr die Bezeichnung Solingen-Weyersberg führt, nur mehr dem Güterverkehre in Wagenladungen, und ist für jeden anderen Verkehr geschlossen; die Entfernungen der Verkehrsstellen ab Solingen-Weyersberg sind folgende: Solingen-Süd 2·0 km, Solingen-Nord 4·3 km und Wald 6·9 km; ferner am 15. Februar die 9·24 km lange Strecke Glöwen-Havelberg im Bezirke des kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes Berlin, bezw. der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, mit der Haltestelle Nitzow und der Station Havelberg für den öffentlichen Verkehr; die Haltestelle Nitzow ist für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern, die Station Havelberg ausserdem noch für die unbeschränkte Abfertigung von Fahrzeugen aller Art eingerichtet.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar nachstehende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 3. Februar die Stationen Krähwinklerbrücke und Radevormwald an der Strecke Krebsöge-Radevormwald im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen dienten, auch für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; am 15. Februar die Haltestelle Dörrberg zwischen den Stationen Gräfenroda und Oberhof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Lazisk im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; der Haltepunkt Brösen zwischen den Stationen Danzig und Neufahrwasser im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personenverkehr, und werden Gepäckstücke von diesem Haltepunkte gegen Einhebung der Gebühren in der Bestimmungsstation unabgefertigt befördert; ferner der Haltepunkt Wegenstedt zwischen den Stationen Flechtingen und Rätzlingen an der Strecke Magdeburg-Oebisfelde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personenverkehr ohne Gepäcksabfertigung, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten.

b) In Elsass-Lothringen: Am 1. Februar der Haltepunkt Wolfganzen zwischen den Stationen Sundhofen und Neu-Breisach (Stadt) an der Strecke Colmar—Neu-Breisach für den Personen- und Gepäcksverkehr.

c) In Oldenburg: Am 1. Februar die Station Krimpenfort der grossherzogl. Oldenburgischen Staatsbahnen für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Laut einer Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction in Magdeburg vom 27. März, wurde zur Unterscheidung von der Haltestelle Trebitz-Elbe, welche an der im Baue begriffenen Eisenbahn von Pratau nach Torgau gelegen ist, dem Haltepunkt Trebitz der Bahnstrecke Bernburg-Baalberge-Cönnern die Bezeichnung Trebitz bei Cönnern beigelegt.

Italien. (Interpellation im Senate wegen Herabsetzung des Personentarifes.) In der am 25. März stattgehabten Sitzung des Senates beantwortete der Minister für öffentliche Arbeiten die Interpellation des Senators Rossi wegen Einführung des Zonentarifes wie in Ungarn dahin, dass dieser Tarif mit Rücksicht auf die Distanzen in Italien nicht anwendbar sei, dies schliesse jedoch nicht aus, dass sowohl die Regierung als auch die Bahnverwaltungen sich eingehend mit dem Studium einer geeigneten Tarifermässigung befassen. Vorläufig hat man eine weitere Ausdehnung des Abonnement-Systems ins Auge gefasst.

— (Beschlüsse des Staatsrathes.) In seinen letzten Sitzungen hat der Staatsrath (Consiglio di Stato) nachstehende das Eisenbahnwesen betreffende Beschlüsse gefasst:

1. Die von der Sicilischen Eisenbahn-Gesellschaft beantragte Bauvergebung der Strecke Zapolla-Cefalù der Linie Messina-Patti—Cerda im Privat-Licitationswege ist zu genehmigen.
2. Die von der Società delle Strade ferrate Meridionali vorgelegten Projecte
   a) für die Verbindung der Aretinischen mit der Pistojesischen Linie in der neuen Station Florenz, zu den Kosten von 1,539.536 Lire,
   b) für die Uebersetzung des Flusses Ombrone auf der Strecke Florenz-Pistoja-Pisa, zu den Kosten von 322.000 Lire,

   sind zu genehmigen.

— (Project für eine Eisenbahn von Teramo nach Aquila.) Ueber Auftrag des kgl. Inspectorats der Eisenbahnen hat der Oberinspector Ritter v. Muzy ein Project für eine Eisenbahn von Teramo nach Aquila ausgearbeitet und diesem Inspectorate vorgelegt. Die Länge dieser Linie ist mit 85·277 km berechnet und belaufen sich die Kosten auf 50,000.000 Lire.

— (Tramway Pavia-Mailand.) Wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen, ist die Ausführung einer neuen Tramwaylinie zwischen Pavia und Mailand beschlossen. Diese Linie wird die Ortschaften S. Genesio, Bornasco, Violigulfo, Landriano und Bescape berühren.

— (Legung eines zweiten Geleises auf der Strecke Ponzana—Borgo-Vercelli der Linie Turin-Mailand.) Am 1. April wurde auf der Strecke Ponzana—Borgo-Vercelli der Linie Turin-Mailand das zweite Geleise dem Betriebe übergeben.

— (Eisenbahn Faenza—Florenz.) Die technische Direction für die Eisenbahn Faenza-Florenz hat dem General-Inspectorate der Eisenbahnen die Anzeige erstattet, dass die Arbeiten auf der Strecke zwischen Vaglia und Florenz nahezu beendet sind, und dass die Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung zu veranlassen wäre.

Schweiz. (Geschäftsbericht des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements.) Vorstehend bezeichnetem Berichte zufolge sind auf das schweizerische Eisenbahnwesen bezügliche Gesetze im Jahre 1888 nicht zu Stande gekommen, hingegen ist eine Abänderung des Gesetzes, betreffend die Dienstzeiten und Ruhetage des Bahnpersonals beantragt und eine Verordnung über die Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne der Eisenbahnen und Dampfschiffe erlassen worden. Bezüglich der internationalen Verhältnisse theilt der Bericht mit, dass über Anregung der österr.-ungar. Regierung die Türkei, sowie Serbien und Bulgarien eingeladen wurden, den internationalen Vereinbarungen über technische Einheit im Eisenbahnwesen und zollsichere Einrichtung der Eisenbahwagen beizutreten, die Antwort der betreffenden Staaten aber noch aussteht, dass ferner in Sachen des internationalen Frachtrechtes zur Einberufung der Schlussconferenz noch nicht geschritten werden konnte, da eine abschliessliche Aeusserung über die Stellungnahme zu dem Entwurfe des Uebereinkommens Seitens einzelner Conferenzstaaten noch immer nicht erfolgt ist. Ueber das Project des Simplondurchstiches ist erwähnt, dass die Suisse Occidentale-Simplon-Bahn Studien darüber machen liess, in welcher Weise bei der Gestaltung der südlichen Tunnelausmündung den vom Vertreter der italienischen Regierung seinerzeit geäusserten Wünschen Rechnung getragen werden könnte, sowie, dass über Ersuchen der genannten Bahn die italienische Regierung zu einer für Anfang April 1888 behufs Abschlusses eines, die gegenseitigen Verhältnisse der beiden Staaten bei der Erstellung des gemeinsamen Werkes regelnden Vertrages eingeladen, hierauf aber Seitens der italienischen Regierung bisher nicht geantwortet wurde. — Von den speciellen Mittheilungen über Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist hervorzuheben, dass von 13 zu Ende 1887 pendenten und 24 im Jahre 1888 eingereichten Concessionsgesuchen 7 durch Ertheilung der Concession erledigt, hingegen die für eine Drahtseilbahn von Weggis nach Rigikänzele und für eine Zahnradbahn von Weggis nach Staffelhöhe abschlägig beschieden wurden. Auf die Concessionsgesuche für einen verticalspurigen Drahtseilaufzug von der Matte auf die Münsterplattform in Bern und für eine schwebende Drahtseilbahn (Wagen an vier, nur an den Enden befestigten und sonst nicht unterstützten Drahtseilen laufend) vom Waisenhausplatze in Bern nach dem Schänzli wurde nicht eingegangen, weil die Eisenbahngesetzgebung auf solche Unternehmungen nicht Anwendung finden kann, somit eine Bundesconcession nicht zu ertheilen, sondern den localen und cantonalen Behörden die Ueberwachung des Baues und Betriebes derartiger Anlagen zu überlassen sei. — Verschiedenerlei Veranlassungen halber mussten 21 Concessionsbegehren, darunter die für die elektrischen Strassenbahnen in Luzern und Genf, für die Zahnradbahn von Brunnen nach Axenstein und für die Drahtseilbahnen vom Curhause Tarasp nach Vulpera, von Pontresina nach der Alpe Languard, von St. Moritz nach Oberalpina und von Ort nach Axenfels, als unerledigt auf 1889 überschrieben werden. Von 15 Fristverlängerungsbegehren, die im Berichtsjahre anhängig gemacht wurden, sind 10 in entsprechendem Sinne erledigt worden. Betriebsverträge gelangten betreffs der Linien Echallens-Bercher und der Bödelibahn zur Vorlage und Erledigung. — Zu Ende des Jahres 1888 waren 14 km Normalbahnen, 85·9 km gewöhnliche Schmalspurbahnen, 27·2 km Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken, 4·23 km reine Zahnbahnen, 1·78 km Seilbahnen mit Locomotorwagen und 1·53 km Seilbahnen mit stehendem elektrischen Motor im Baue. Die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes wurde im Jahre 1888 für die Bahnstrecken Genf (Vollandes) - Annemasse (4·177 km), Vevey-Montreux-Chillon (elektrische Strassenbahn, 10·374 km), Brünnigbahn (Strecke Brienz-Alpnachstad, 44·877 km), Bürgenstockbahn (Drahtseilbahn, 0·831 km), Therwyl-Flühen (Fortsetzung der Birsigthalbahn, 5·680 km) und Renan — Chaux-de-fonds (directe Verbindung durch den Crosettes-Tunnel, 3·480 km) ertheilt.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung einer Station.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass vom 3. April an die Station Érd (nächst Budafok) bis auf Weiteres für den Personenverkehr eröffnet wurde. Die Budapest-Tököler Localschiffe sowie die Budapest-Mohácser Passagierschiffe werden dieselbe sowohl auf der Thal- als auf der Bergfahrt, die Postschiffe aber nur auf der Bergfahrt berühren. Für die Beförderung von Victualien mit der Bestimmung nach Budapest werden von dieser Station aus besondere Begünstigungen gewährt.

Italien. (Reorganisirung des Cumulativ-Dienstes zwischen dem Continente und Sardinien.) Die Commission für die Reorganisirung des Cumulativ-Dienstes zwischen dem Continente und der Insel Sardinien hat nachstehende Beschlüsse gefasst:

1. Einführung eines ermässigten Localtarifes, 50 Cent. per Tonne, im Hafen von Genua;
2. Herabsetzung des Localtarifes in Cagliari;
3. Beibehaltung des bisherigen Frachtenverkehres zwischen Sardinien und Livorno;
4. Ueberlassung der Festsetzung des Zeitpunktes der Zahlung Seitens der Absender an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft;
5. Einbeziehung der Verladungskosten für kleine Colli in den gewöhnlichen Tarif;
6. Zulassung der Route via Neapel für den Frachtgüter-Transport von Rom nach Cagliari, behufs Vermeidung des langen und kostspieligen Weges Rom - Civitavecchia - Golfo - Aranci-Cagliari;
7. Einbeziehung der Stationen Chilivani, Monti, Decimo, Sesto Fiorentino und Tivoli in den Cumulativ-Dienst;

8. Einbeziehung der Stationen der Secundärbahnen Sardiniens Alghero, Tempio, Nuovo, Bosa und der Linie Cagliari-Laconi in den Cumulativ-Dienst;
9. Ausdehnung des Cumulativ-Dienstes auf den Transport leerer Fässer und Weinbehälter;
10. Einleitung von Massnahmen, behufs Ausdehnung des Cumulativ-Dienstes auf das Reisegepäck.

Griechenland. (Korinth-Canal.) Der Gesetzentwurf, betreffend die Verleihung einer Concession an eine griechische Gesellschaft behufs Fertigstellung des Canals durch den Isthmus von Korinth wurde, wie aus Athen unterm 3. April geschrieben wird, durch die Deputirtenkammer in dritter Lesung angenommen. Die neue Gesellschaft wird ermächtigt, ein Capital von fünf Millionen Francs in Actien und fünfzehn Millionen Francs Anlehen aufzunehmen.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

15. April, um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.
16. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta", Capitän C. Androvich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
17. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Malta", Capitän V. Cattarinich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.
17. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän P. Covacich, nach Venedig.
18. „ um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Sultan", Capitän L. Barichievich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
19. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe", Capitän G. Sabbadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.
19. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

Levante-Dienst.

15. April, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Juno", Capitän A. Benedettich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna und Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila.
17. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Leda", Capitän A. Persich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.
18. „ zu Mittag, Dampfer „Aurora", Capitän G. Doncich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Berutti, Larnaca, Limassol und Rodi.
19. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Elektra", Capitän G. Mahorcich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz, Braila, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

15. April, um 4 Uhr Nachm., Dampfer „Melpomene", Capitän G. Walluschnig, nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Statistische Nachrichten über die Dienstunfähigkeits- und Sterbeverhältnisse des Eisenbahnpersonales im Jahre 1888.) Die Anzahl der diensthuenden Eisenbahnbeamten, auf welche sich die vorliegenden, im Auftrage des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen von Dr. A. Zillmer verfassten statistischen Nachrichten beziehen, betrug zu Anfang des Berichtsjahres 189.226 und erhöhte sich im Laufe desselben auf 193.048, während die Anzahl der als Ruhegehaltsempfänger nachgewiesenen ehemaligen Beamten von 20.381 auf 22.201 stieg. Im Jahre 1888 wurden 824 Zugs- und 2095 sonstige Beamte dienstunfähig erklärt und 868 Beamte der ersten und 2304 der zweiten Kategorie mit Ruhegehalt entlassen. Ohne vorherige Dienstentlassung starben 504 Zugs- und 1560 sonstige Beamte. Die Zahl der Todesfälle unter den Ruhegehaltsempfängern betrug 1293. Die Anzahl der im Jahre 1888 dienstunfähig gewordenen Beamten stellte sich bedeutend höher, als nach dem Durchschnitte der Jahre 1868—84 vorauszusehen war; die Anzahl der im Dienste gestorbenen Beamten jedoch erreichte die für diese Jahre ermittelte Durchschnittsziffer nicht. Im Verhältnisse zu den Ergebnissen der Jahre 1868—84 nämlich wären bei den Zugsbeamten 624 Dienstunfähigkeitserklärungen und und 598 Todesfälle zu erwarten gewesen, während aber 824 bezw. 504 wirklich eingetreten sind. Die rechnungsmässige Zahl der Dienstunfähigkeitsfälle wurde demnach um 32·0 Hundertstel überschritten, wogegen die Zahl der Todesfälle hinter der durch Berechnung ermittelten um 15·8 Hundertstel zurückblieb. Bei den nicht im Fahrdienste beschäftigten Beamten hätten 1633 Dienstunfähigkeitsfälle dem Calcule entsprochen; in Wirklichkeit jedoch haben sich 2095, d. s. um 28·3 Hundertstel mehr ergeben. Die erwartungsmässige Zahl der Sterbefälle betrug bei diesem Personale 1715, die Zahl der wirklich eingetretenen aber war 1560, daher um 9·0 Hundertstel weniger. Unter den Ruhegehaltsempfängern belief sich die Anzahl der constatirten Todesfälle auf 1293 gegen 1376, welche durch Berechnung ermittelt wurden. Die Sterbeziffer der Zugsbeamten zeigt im Vergleiche zu früher seit 1885 eine stetige Abnahme, während jene der Nichtzugsbeamten, welche im Jahre 1887 auffällig herabgegangen war, sowie auch die der Ruhegehaltsempfänger im Jahre 1888 nicht unbedeutend gestiegen, immerhin aber noch hinter den entsprechenden Verhältnisszahlen der Jahre 1884/86 zurückgeblieben sind. — An der Arbeiterstatistik des Jahres 1888, welche sich über 59.882 Betriebs-, 1949 Bahnunterhaltungs- und 25.124 Werkstättenarbeiter erstreckte, waren 5 deutsche, 2 österreichische und drei niederländische Eisenbahnverwaltungen betheiligt. Die bei denselben angestellten Beobachtungen bestätigen neuerdings die Annahme, dass in Ansehung der Arbeitsunfähigkeits- und Sterbefälle die Arbeiter im Vergleiche zu der Gesammtheit aller nicht im Fahrdienste beschäftigten Beamten nicht ungünstig dastehen. Es zeigt sich, dass die Arbeitsunfähigkeitsfälle bis zum Alter von 34 Jahren häufiger, in den höheren Altern jedoch seltener als nach dem Durchschnitte der Jahre 1868—84 bei den Nichtzugsbeamten vorkommen, sowie, dass betreffs der Sterblichkeit in den jüngeren Altern bis zu 30 Jahren die Zahl der wirklich eingetretenen Todesfälle unter, in den höheren Altern jedoch über der Zahl der rechnunnsmässig ermittelten Fälle steht.

Lagerhäuser der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest. (Lagerstand im Monate März 1890.) Vom 1. bis 31. März wurden 178.549 q Waaren eingelagert und 149.005 q Waaren ausgelagert Der Lagerstand betrug am 31. März 222.326 q, darunter 170.075 q Zucker, 8499 q Glaswaaren, 7553 q Valloneen, 5928 q Kaffee, 5518 q Reis, 3240 q Oele, 2077 q Quincaillerien, 1835 q Kolophonium, 1758 q Korn und Gemüse, 1586 q Thonwaaren, 1425 q Felle, 1404 q Sprite, 1357 q Mirabolan, 944 q trockene Früchte, 900 q Hölzer. — In den Stadtmagazinen waren am 31. März eingelagert: 44.000 q Kaffee, 30.000 q Mehl, 27.000 q Reis, 26.100 q Feigen, 24.146 q Baumwolle, 20.000 q Petroleum, 18.000 q Steinkohlen, 17.230 q Olivenöl, 15.960 q Agrumen, 14.752 q Felle, 14.600 q Valloneen, 13.600 q Nüsse, 12.217 q Farbhölzer, 10.000 q Schwefel, 7200 q Baumwollöl, 7000 q Pfeffer, 6000 q Zucker, 5500 q Weintrauben, 5000 q Gemüse, 4,000.000 Stück weiche Hölzer und 2,000.000 Stück Fassdauben. — Vom 1. Jänner bis 31. März 1890 wurden ausgegeben 288 Stück Warrants im Werthe von 774.530 fl., eingelöst 42 Stück Warrants im Werthe von 79.620 q, mithin verbleiben in Circulation 246 Stück Warrants im Werthe von 694.910 fl.

— (Lagerstand im I. Trimester 1890):

	1890	1889
Stand der eingelagerten Waaren am 1. Jänner	129.478 q	119.348 q
Eingang im Monate Jänner	191.187 „	145.438 „
„ „ „ Februar	174.662 „	82.254 „
„ „ „ März	178.549 „	82.140 „
Totale	673.876 q	429.180 q
Ausgang im Monat Jänner	148.393 q	97.759 q
„ „ „ Februar	154.152 „	67.803 „
„ „ „ März	149.005 „	83.569 „
Stand der eingelagerten Waaren am 31. März	222.326 „	180.049 „
Totale	673.876 q	429.180 q

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn).

II. Nachtrag zu Theil V, Tarifheft Nr. 1.

Mit Giltigkeit ab 1. Mai 1890 gelangt der II. Nachtrag zu Theil V, Tarifheft Nr. 1 (Tarif für Kohlentransporte Böhmen-Süddeutschland) zur Einführung.

Nachtrag II enthält Aenderungen und Ergänzungen der Schnitt-Tariftabellen, sowie Aenderungen der Zechenfrachten.

Wien, am 11. April 1890. [231]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Erhöhung von Frachtsätzen.

Die in dem seit 1. August 1888 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz etc. auf Seite 126 zwischen den Stationen Mihályfalva und Nagy-Károly der Ungarischen Nordostbahn und den Stationen des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., Eisleben, Eschwege, Hersfeld, Leinefelde, Nordhausen und Sangerhausen für Borke enthaltenen Frachtsätze erhöhen sich vom 1. Juni 1890 um je 0·10 Mark pro 100 kg.

Budapest, am 8. April 1890. [232]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

Neuer Personentarif.

Vom 1. Mai 1890 angefangen wird auf der Localbahn „Wien (Gaudenzdorf)—Wr.-Neudorf" das Zweiclassen-System eingeführt und treten gleichzeitig von diesem Tage ab neue Personentarife (unter Aufhebung aller bis dahin bestandenen Fahrpreise) in Kraft.

Exemplare des neuen Fahrpreistarifes werden an den Stationscassen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 12. April 1890. [233]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft
als betriebführende Unternehmung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung des Nachtrages VIII zu Theil III.

Am 1. April 1890 ist zu Theil III der Nachtrag VIII in Kraft getreten. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen und des Waarenverzeichnisses für Holz, Erweiterungen des Classentarifes, sowie einige Ausnahmetarife, neue Ausnahmetarife für rohe Magnesitsteine und gewöhnlichen Thon, ferner mit Giltigkeit vom 1. Mai 1890 die Aufhebung der directen Sätze zwischen der Station Pilsen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Station Saarau der königl. Eisenbahn-Direction Berlin.

Exemplare dieses Nachtrages können von der königl. Eisenbahn-Direction Breslau bezogen werden.

Wien, am 11. April 1890. [234]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten österr. Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
971	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle und Coaks	Kralup loco und transit oder Bubna loco und transit	Brünn St.E.G.	2000 Tonnen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis 31. März 1891	Localtarif, Theil II, Heft 7 vom 1. März 1888	Verschieden		kr. 5·0	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, welche längstens bis Ende Juni 1891 vorzulegen sind	
					Olmütz St.E.G.						5·0			
					Landskron						2 6			
					Dašic						1·0			
					Moravan						1 2			
					Uhersko						1·2			
					Zamrsk						1·2			
					Opočno						8·3			
					Chotzen						2 0			
					Borohradek						3·2			
					nach Stationen der Localbahn Brünn-Tischnowitz						4·0			
				Kralup loco und transit	Abtsdorf, Böhm.-Trübau, Triebitz, Rudelsdorf, Sichelsdorf, Budigsdorf, Hochstein, Hohenstadt, Lukavec, Müglitz, Littau, Schwarzbach, Stefanau, Adamsthal, Blansko, Raitz, Skalic-Boskovic, Lettovic, Brüsau-Brünnlitz, Greifendorf, Zwittau, Střelitz, Siluvka, Kanitz-Eibenschitz, Kromau, Wolframitz, Mislitz, Frischau Grussbach-Schönau, Laa, Staatz, Frättingsdorf, Mistelbach, Poysdorf, Ladendorf, Neubau-Kreuzstätten, Schleinbach, Wolkersdorf, Gerasdorf und Stadlau					39·5 kr.				
972	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	Kralup St.E.G.	Königstadtl	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. März 1891	Directer Tarif vom 15. October 1866	kr. 37·0	kr. 35·0	kr. 2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recep., welche längstens bis Ende Juni 1891 vorzulegen sind	
				Bubna St.E.G.	Königstadtl				31·6	32·6	2·0			
				Kralup St.E.G.	Křinec				35·1	32 0	3·1			
				Bubna St.E.G.	Křinec				32·7	29 6	3·1			
				Kralup St E.G.	Rožďalovic				38·0	36·0	2·0			
				Bubna St.E.G.	Rožďalovic				35·6	33·6	2·0			
973	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	Kralup	Libaň-Psinic	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. bis Ende März 1891	Directer Tarif vom 15. October 1886	kr. 38·5	kr. 38·0	kr. 0·5	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis Ende Juni 1891 vorzulegen sind	
				Bubna					36·1	35·6	0·5			
			Mineralische Kohle	Kralup		200 Waggons	Bis Ende März 1891		38·5	36·5	2·0			
				Bubna					36·1	34 1	2·0			
974	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk und Cement	Illava	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten binnen acht Tagesstunden zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Localtarif, Theil II, Heft I a	51·3 kr.	30·0 kr.	21·3 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
975	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Austerlitz	Jaroslau	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Galizisch-Oesterr.-Böhmischer Verbandstarif	Verschieden	kr. 150·1	Verschieden	Im Kartirungswege		Routenvorschreibungen auf den Frachtbriefen sind unzulässig
					Lemberg C.B.					174 9				
					Przemyśl					156·6				
					Czernowitz					218 3				
					Kolomea					207·8				
					Stanislau					199·4				
976	St E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Eichenrinde	Detta	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	116·5 kr.	87 2 kr.	29·3 kr.	Im Kartirungswege		Die Ein- und Ausladung hat auf Kosten der Partei zu erfolgen
977	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte	Verbácz-Kula	Wien St E.G.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	kr. 130·3	kr. 91·3	kr. 39 0	Im Kartirungswege		Die Frachtsätze von Brod und Eszék gelten auch im Verkehre mit Wien (Matzleinsdorf)
				India					146·2	100·5	45·7			
				Zimony					152·4	101 4	51 0			
				Mitrowicza					153 0	101 2	48·8			
				Zombor					130·3	107 4	22·9			
				Ujvidék					139·1	95·0	44·1			
				Eszék					144·9	99·0	45·9			
				Brod					147 3	124·0	23·3			
				Baja					130·3	92 0	38·3			
978	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dünger der Classe C	Lanzendorf-Pellendorf via Marchegg—Ujfalu	Bellus	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 53 8	kr. 44·1	kr. 9 7	Im Kartirungswege		
					Vlarapass				50·8	43·5	7·3			
					Diószégh				35·4	29·2	6·2			
					Galgocz-Lipótvár				40·2	33·5	6·7			
					Gálantha				36·9	30·9	6·0			
					Esztergom-Nána				51·9	42·3	9·6			
					Illava				53·3	43·2	10·1			
					Keresztur-Apaj				37·9	32·0	5·9			
					Kosztolány				42·0	34·5	7 5			
					Czeklész				29·7	23·5	6·2			
					Lőcz-Breszto-vány				38·4	32·5	5·9			
					Melsicz				49·8	39·4	10·4			
					Nemsova				50·8	42·5	8·3			
					Perbete				48·6	38·5	10·1			
					Nagy-Bicse-Predmér				56·3	47·7	8·6			
					Pozsony				25·1	19·5	5·6			
					Pucho-Kocskócz				54·4	44·9	9·5			
					Tepla-Trencsen-Teplicz				50·8	42 0	8·8			
					Tót-Megyer				44·0	35·6	9·6			
					Trencsen-Isztebnik				50·8	40·8	10·0			
					Nagy-Szombat				36·4	30·4	6·0			
					Vag-Besztercze				55·2	46·1	9·1			
					Vácz				55·0	47·1	7·9			
					Szempcz				31·6	25·5	6·1			
					Nyitra				58·4	43·4	15·0			
					Ludany				69·9	49·6	20·3			
					Nagy-Belicz				80·2	55·2	25·0			
					Bossany				76 3	53·1	23·2			
					Nagy-Sallo				67·9	50·9	17 0			
					Visk				69·5	51·8	17 7			
					Zeliz				64·2	48·9	15·3			
979	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Bruchsteine	Km 302 zwischen Jablunkau und Trzynietz	Km 335 zwischen Karwin und Dombrau	Beförderung mittelst Materialzug, wobei per Zug nicht mehr als 15 Wagen beladen werden dürfen. Die beigestellten Wagen dürfen nur bis zur Grenze der gestatteten Tragfähigkeit derselben beladen werden. Die Be- und Entladung der Wagen hat unter Aufsicht der Bahnorgane durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1890	Localtarif		156 fl. ö. W. pro Materialzug		Im Kartirungswege		Die aus Verkehrssicherheitsrücksichten erforderliche Aufsicht wird durch die Bahnorgane besorgt u. hat die hiedurch erwachsenden Kosten die Partei zu tragen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
980	Südbahn-Gesellschaft		Pappendeckel und Holzdeckel	Weitersfeld	Spielfeld	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- u. Abladen dieser Sendungen hat im Sinne der Bestimmungen der Serie XII zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für die Localbahn Spielfeld-Radkersburg	8·0 kr. excl. Mgb.	4·0 kr. excl. Mgb.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		
981	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Specialtarif für Getreide etc., giltig vom 1. Juli 1887	kr. ö. W. incl. Mgb. und Steuer		kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
				Steinamanger	Puntigam				56·0	48 8	7·2			
				Stuhlweissenburg	Puntigam				91·6	84·4	7·2			
982	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Graz S.B. transit	Puntigam	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen von Stationen der ungar. Westbahn proveniren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn-Gesellschaft	8·0 kr. ö. W. incl. Mgb.	4·0 kr. ö. W. incl. Mgb.	4·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
983	Südbahn-Gesellschaft		Bier	Puntigam	Graz S.B. transit	In jedem Gewichte. Sendungen müssen nach Stationen der ungar. Westbahn bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn-Gesellschaft	8·0 kr. ö. W. incl. Mgb.	4·0 kr. ö. W. incl. Mgb.	4·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
984	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Puntigam		a) In jedem Gewichte b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interne Tarife der ungar. Westbahn und der Südbahn	kr. ö. W. incl. Mgb. und Steuer: a) / b)	a) / b)	kr. ö. W.: a) / b)	Im Kartirungswege		
					Steinamanger				a) 88·2 / b) 60·0	a) 80·0 / b) 52·8	a) 8·2 / b) 7·2			
					Stuhlweissenburg				a) 182·2 / b) 100·0	a) 174·0 / b) 92·8	a) 8·2 / b) 7·2			
985	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Eichenholz-Extract	Sissek		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Lolaltarife, Serie XIII, bezw. Classe C. Eine Instradirung darf auf den Frachtbriefen nicht vorgeschrieben werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	kr. incl. Mgb. und Steuer		kr.	Im Kartirungswege		
					Wien (Matzleinsdorf				175·2	82·6	92·6			
					Kufstein				242 3	120·6	121·7			
					Bregenz				293·8	142·7	151·1			
					Lindau				295·6	142·7	152·9			
					St. Margarethen				295·2	145·2	150 0			
					Buchs				290·4	140·7	149 7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
986	Südbahn-Gesellschaft		Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben, Schwellen und Weinstecken	Pöltschach	Rann loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien selbst zu besorgen oder hiefür 3 fl. pro Waggon zu bezahlen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn	42·0 kr. inclus. Mgb.	26·0 kr. exclus. Mgb.	16·0 kr.	Im Kartirungswege		
					Zaprešič loco				46·0 kr. inclus. Mgb.	29·0 kr. exclus. Mgb.	17·0 kr.			
987	Südbahn-Gesellschaft		Farberde, gemeine	Grafenstein	Graz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens dieser Transporte sind die bezüglichen Bestimmungen der Serie XIII des Südbahn-Tarifes massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	36·0 kr. Noten excl. Mgb.	30·0 kr. Noten excl. Mgb.	6·0 kr. Noten excl. Mgb.	Im Kartirungswege		
988	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Cigarren	Roveredo	Wien (Matzleinsdorf)	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Steirisch-Tiroler Güterverkehr, giltig vom 1. November 1886	445·4 kr. incl. Mgb.	403·0 kr. incl. Mgb.	42·4 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch tritt die im Verordnungs-Blatt Nr. 1 vom 2. Jänner 1890, sub Post-Nr. 77, verlautbarte Frachtbegünstigung ausser Wirksamkeit
989	Südbahn-Gesellschaft		Pappendeckel und Holzdeckel	Pöltschach	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen als Pappendeckel oder Holzdeckel declarirt zur Aufgabe gelangen. Die Verpackung ist derart vorzunehmen, dass die Richtigkeit der Declaration Seitens der Bahnorgane constatirt werden kann	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	176·0 kr. incl. Mgb.	121·0 kr. incl. Mgb.	55·0 kr.	Im Kartirungswege		
990	Südbahn-Gesellschaft		Steine, als: Bausteine	Maria-Rast	Marburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die bezüglichen Bestimmungen der Serie XIII des Südbahn-Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	6·0 kr. excl. Mgb.	4·0 kr. excl. Mgb.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
991	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Puddel-, Converter-, Schweiss- und Frischfeuerschlacken	Das im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 12. December 1889, sub Post 2983, verlautbarte Frachtzugeständniss wird mit der Giltigkeit vom 3. Tage nach gegenwärtiger Publication bis Ende December 1890 unter Aufrechthaltung aller sonstigen Stipulationen auch auf Puddel-, Converter-, Schweiss- und Frischfeuerschlacken mit der Provenienz von Linz ausgedehnt.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
992	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		I. Getreide und Hülsenfrüchte, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclus. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz von über 35 km	Wien-Donauuferbahnhof Nordbahn (für Sendungen an die I. Wiener Walzmühle)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 30. April 1891	Localtarif vom 1. November 1889		Von 1—35 km . . . . . 0·29 kr. f. jed. weitere Kilometer üb. 35 0·22 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Bei den Getreide- und Hülsenfrüchtensendungen auf das contrahirende Mühlen-Etablissement als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse, und bei den Mehl- und Mahlproductensendungen auf das contrahirende Mühlen-Etablissement als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	Zur Quantumsnachweisung werden alle Transporte von Getreide und Hülsenfrüchten des contrahirenden Mühlen-Etablissements über die Nordbahnlinien nach Wien-Donauuferbahnhof Nordbahn, sowie alle Sendungen von Mehl und Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten des contrahirenden Mühlen-Etablissements ab Wien-Donauuferbahnhof Nordbahn über die Nordbahnlinien zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen und Bestimmungen nicht bonificationsfähig sind. Die Begünstigungen ad I. und ad II. 1 a) finden für Sendungen von, bezw. nach Marchegg keine Anwendung. Der ermässigte Frachtsatz ad II. 1. h) nach Bisenz-Pisek hat für Sendungen mit der Bestimmung für Nemotitz und weiter gelegene Stationen, dann die Begünstigung ad II 2. für Sendungen mit der Bestimmung nach Brünn transito, nach Bisenz-Pisek transito für Nemotitz und weiter gelegene Stationen, nach Teschen loco und transito, nach Saybusch-Zablocie loco und transito, nach Krakau transito und Oswiecim transito keine Geltung
			II. Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten 1. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wien-Donauuferbahnhof Nordbahn (für Sendungen aus der I Wiener Walzmühle)	a) Im intern. Verkehre d. K.F.N.B. (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz von über 35 km				kr.	kr.	kr.			
					b) Angern				16·0	13·9	2·1			
					c) Dürnkrut				18·7	16·2	2·5			
					d) Drösing				20·9	18·3	2·6			
					e) Hohenau				22·3	19·6	2·7			
					f) Brünn loco K.F.N.B.				40·1	37·6	2·5			
					g) Olmütz				52·8	51·0	1·8			
					h) Bisenz-Pisek				35·9	33·2	2·7			
					i) Hradisch				39·0	36·4	2·6			
					k) Zauchtel				58·2	57·1	1·1			
					l) M.-Ostrau				65·0	64·8	0·2			
					m) Hotzendorf				55·8	54·4	1·4			
					n) Friedek-Mistek K.F.N.B.				64·1	64·1	0·3			
			2. Bei Aufgabe von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief		Rücksichtl. der Strecken der K.F.N.B. (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz auf den begünstigten Strecken von a) 100—125 km b) 126—160 „ c) über 160 „			Frachtsätze der Classe A aus dem Localtarife vom 1. November 1889			5% 10% 15%			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
993	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Rübenabfälle u. Presslinge							Kreuzer				
				Holobitz loco od. transit	Austerlitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1891	Localtarife	5·6	5·—	0·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Križanowitz					5·6	5·—	0·6			
				Butschowitz					6·1	5·2	0·9			
				Nessowitz					7·9	6·9	1·—			
				Brankowitz					9·—	8·—	1·—			
				Nemotitz					10·—	9·—	1·—			
				oder vice versa										
			Rübenschnitte	Austerlitz	Gaya				13·6	11·6	2·—			
			Rohzucker	Holubitz trans. (von Stationen der K.F.N.B.)	Austerlitz	Für das 120 Wagen übersteigende Quantum und bei Aufgabe voller Wagenladungen	Vom 1. August 1890 bis 31. Juli 1891		6·9	5·6	1·3	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende October 1891	Die Transporte müssen mit directen, von der Aufgabsstation nach Austerlitz lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden. Für Rohzuckertransporte bis zu einem Quantum von 120 Wagen hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit
994	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz			Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Ausnützung der vollen Tragfähigkeit, bezw. Frachtzahlung für die Tragkraftziffer des zur Verladung verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 32 vom 18. März 1890 unter fortlaufender Nummer 798 publicirten Kartirungssätze für Brennholz mit der Massgabe aufgehoben, dass bezüglich jener Relationen, für welche in der vorliegenden Kundmachung entweder höhere oder keine ermässigten Frachtsätze vorgesehen sind, die hiefür in erstbezeichneter Kundmachung enthaltenen Kartirungssätze noch 14 Tage nach Inkrafttreten dieser Publication in Giltigkeit verbleiben
				Zaszkow	Lemberg				8·40	8·00	0.40			
				Kulikow					10·40	9·75	0·65			
				Zolkiew					12·60	11·70	0·90			
				Glinsko					13·65	12·60	1·05			
				Dobrosin					15·30	13·75	1·55			
				Kamionka					18·15	15·50	2·65			
				Rawa ruska loco					18·98	15·52	3·46			
				Rawa ruska transito					18·98	13·11	5·87			
				Hrebenne					20·25	15·01	5·24			
				Lubicza					21·25	15·30	5·95			
				Belzec					23·00	15·64	7·36			
				Brzuchowice	Lemberg-Kleparow				3·33	3·15	0·18			
				Zawadow					5·85	5·53	0·32			
				Zaszkow					7·23	6·80	0·43			
				Zarudce					8·08	7·60	0·48			
				Kulikow					9 20	8·63	6·57			
				Masoszyn					10·85	10·15	0·70			
				Zolkiew					11·20	10·40	0 80			
				Dobrosin					14·95	12·65	2·30			
				Kanionka					17·40	14·50	2·90			
				Rawa ruska loco					18·15	14·63	3·52			
				Rawa ruska transito					18·15	12 35	5·80			
				Hrebenne					20·25	14·25	6·00			
				Lubycza					20·25	14·58	5 67			
				Belzec					22·25	15·13	7·12			
				Glinsko					13 30	11·40	1·90			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
995	Böhmischen Westbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Raffinadezucker	Taus B.W.B.	Attnang	a) Bei 5000 kg, b) Bei 10000 kg, pro Wagen und Frachtbrief. Instradirung über Pilsen B.W.B.	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen und der Böhm. Westbahn		kr. ö. W. a) 120·8 b) 88·6	Keine directen Sätze bestanden	Im Kartirungswege		
					Bischofshofen					a) 148·0 b) 107·0				
					Braunau a/I.					a) 135·0 b) 97·3				
					Ebensee					a) 128·1 b) 92·8				
					Gmunden K.R.B.					a) 123·9 b) 90·4				
					Neumarkt-Kallham					a) 120·6 b) 88·4				
					Ried					a) 126·3 b) 91·7				
					Salzburg					a) 137·4 b) 99·1				
					Schärding					a) 130·4 b) 94·1				
					Steindorf					a) 132·2 b) 95·2				
996	K.k.St.B.		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 116 ex 1889, unter fortl. Nr. 2263 verlautbarten Frachtsätze für Kohle von Schlan haben auch für Sendungen nach Prag K.F.J.B., bezw. Hrabovka transit und Prag (Smichov) transit, Geltung				Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif				Im Kartirungswege		

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 40 vom 5. April 1890, Seite 661, sub Post 932 enthaltene Publication, betreffend Sendungen von Eisenvitriol ab Eger und Kaznau nach Wien, ist dahin zu berichtigen, dass statt Wien zu setzen ist: **Wien K. F. J. B.**

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf

Lieferung mineralischer Kohle.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle für die Zeit vom 1. Jänner 1891 bis 31. December 1891 in dem für diesen Zeitraum erforderlichen beiläufigen Ausmasse von 700.000 Tonnen, gelangt im Wege schriftlicher Offerte zur Vergebung. Die k. k. General-Direction behält sich jedoch bei zusagendem Offerte vor, auf 3 Jahre, d. i. vom 1. Jänner 1891 bis December 1893, abzuschliessen. Die Offerte können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch das Mischungsverhältniss auf Grund der „speciellen Bedingnisse für die Lieferung mineralischer Kohle" anzugeben. Die der Offertstellung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Bedingnisse können bei der k. k. General-Direction, Unter-Abtheilung 3 für den Zugförderungs- und Werkstättendienst (Wien, Fünfhaus, Administrations-Gebäude) behoben werden, beziehungsweise werden dieselben dem Offerenten über Verlangen zugesendet. Daselbst können auch die Resultate der im Jahre 1889 beim Locomotivbetriebe constatirten Brennwerthe der erprobten Kohlengattungen eingesehen werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle" versehen, bis längstens 30. April 1890, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. General-Direction abzugeben, und haben die Offerenten, in Abänderung der Bestimmungen des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen, für die Einhaltung der Offerte bis 30. Juni 1890 verbindlich zu bleiben.

Von dem ausgeschriebenen Quantum entfallen:

für die westlichen Linien 568.000
„ „ galizischen Linien 97.000
„ „ mährisch-schlesischen Linien . 17.000
„ „ Istrianer Bahn 18.000

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (mit Ausschluss von Stationen der Dalmatiner Staatsbahn) als Einlieferungsstelle nominirt werden.

Wien, im April 1890.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 44. **Wien, 17. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 9. April 1890, Z. 4464, an die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, als derzeit Vorsitzende der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Erweiterung der den Militärpersonen bei ausserordentlichen Reisen gewährten Fahrpreis-Begünstigung.

In der 356. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 16. December 1889 haben die Abgeordneten Kyrle und Genossen einen Antrag eingebracht, wonach die Regierung aufgefordert werden soll, ehethunlichst zu veranlassen, „dass der für die österr. Eisenbahnen giltige Gebührentarif vom 1. Jänner 1884 bezüglich Fahrpreis-Bestimmungen für Militärpersonen bei ausserordentlichen Reisen, 1. Anhang, Abtheilung 1, Punkt 4, b, aufgehoben werde, und an dessen Stelle eine Bestimmung trete, nach welcher die zu militärischen Dienstleistungen einberufenen Recruten, Reservisten und Landwehrmänner für die Reise zum und vom Garnisonsorte in ihre Heimat- resp. Aufenthaltsgemeinde von der Leistung einer Fahrgebühr aus eigenen Mitteln enthoben seien".

Begründet wurde dieser Antrag damit, dass nach Anschauung der Antragsteller Fahrten der Nichtactiven (Beurlaubte, Reserven oder Landwehrmannschaften), wenn sie von einem Militärkörper in den Urlaubs- oder Aufenthaltsort entlassen und nicht mit Zehrgeld betheilt werden, oder im Frieden aus ihrem Aufenthaltsorte zur activen Dienstleistung, zur Recrutenausbildung, zur Waffenübung und Controlsversammlung einrücken, oder von diesen Dienstleistungen wieder in den Aufenthaltsort zurückkehren, nicht als ausserordentliche Reisen zu betrachten wären, und sohin nicht der Bestimmung des Punktes 4, b, Abtheilung 1, I. Anhang des Gebührentarifes vom 1. Jänner 1884, zu unterstellen seien, und dass schon Billigkeitsrücksichten dafür sprechen, dass die der grössten Mehrheit nach mittellose ein- und abrückende Mannschaft nicht aus Eigenem eine empfindliche Ausgabe zu tragen habe.

Der Antrag wurde dem Eisenbahn-Ausschusse zur Berathung und Berichterstattung zugewiesen.

Im Hinblick auf die zu gewärtigende weitere parlamentarische Behandlung des Gegenstandes hat das Handelsministerium Anlass genommen, sich hierüber sowohl mit dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium als mit dem k. k. Ministerium für Landesvertheidigung in das Einvernehmen zu setzen.

Wie aus der gepflogenen Correspondenz und insbesondere aus der Antwortnote des Reichs-Kriegsministeriums vom 30. Jänner 1890, Abth. 5, Nr. 13/E.-B. hervorgeht, ist das Militärärar Mangels entsprechender Budgetmittel nicht in der Lage, die Kosten der oben angeführten Reisen der nichtactiven Mannschaft auf eigene Rechnung zu übernehmen, und erscheint auch eine specielle budgetäre Anforderung zu diesem Zwecke ausgeschlossen, nachdem grundsätzlich daran festgehalten wird, dass jeder Einberufene bis zum Ergänzungs-Bezirkscommando des Aufenthaltsortes auf eigene Kosten einzurücken hat.

Nach dem Eintreffen beim Ergänzungs-Bezirkscommando (Truppenkörper) erfolgt die Präsentirung der nichtactiven Mannschaft in die ärarische Verpflegung und werden diejenigen, welche von da nach einem anderen Dienstorte abzugehen haben, auf ärarische Kosten weiter befördert.

Was die Reiseauslagen zur Rückkehr in die Heimat betrifft, so haben die Unterofficiere, Gefreiten und Soldaten bei ihrer Ausscheidung aus dem Präsenzstande den Anspruch — soferne sie nicht freiwillig auf eigene Kosten oder gegen Zehrgeld einzeln reisend in die Heimat abgehen wollen — mittelst Transportes entweder bis in ihren Urlaubsort oder doch so nahe als thunlich an diesen abgesendet zu werden.

Anders ist die Sachlage hinsichtlich der Gebühren der Reservemänner und Ersatzreservisten bei ihrer Entlassung in die Heimat nach abgeleisteter Waffenübung. Diese Personen treten, wenn sie die Waffenübung im Ergänzungsbezirke ihres Aufenthaltsortes mitmachten, mit dem Tage der Ableistung der Waffenübung, bezw. mit dem Tage der Abgabe ihrer militärischen Ausrüstung, aus dem Bezuge von ärarischen Gebühren; sie haben, bestimmte Fälle ausgenommen, keinen Anspruch, bis in ihre Heimats- (Aufenthalts-) Gemeinde oder so nahe als thunlich an diese im Transportwege abgesendet zu werden, und erhalten für die zurückzulegende Wegstrecke weder tagweise Verpflegsgebühren noch Zehrgelder.

Die Bestreitung der Reiseauslagen bei dem Abgehen aus der Ergänzungs-Bezirksstation nach abgeleisteter Waffenübung in den im Ergänzungsbezirke gelegenen Aufenthaltsort trifft die Wehrpflichtigen nur jedes zweite Jahr.

Was die Auslagen für das Erscheinen bei der Controlversammlung anbelangt, so fallen selbe in Anbetracht des Umstandes, dass die Controlversammlungen in den Amtsorten der politischen Bezirksbehörden, und wo es die Umstände wünschenswerth machen, auch in den Amtssitzen der Bezirksgerichte abgehalten werden, gar nicht ins Gewicht.

Wollte man nach dem vorbezogenen Antrage die Reisen der einberufenen nichtactiven Mannschaft als dienstliche Reisen gelten lassen, dann müssten vom Militärärar nebst den Eisenbahn-Fahrgebühren auch die Verpflegsauslagen, und zwar letztere nicht nur rücksichtlich der mittelst Eisenbahn einrückenden, sondern aus Billigkeitsgründen auch für diejenige Mannschaft, welche zu Fuss einrückt, bestritten werden.

Eine solche Massnahme würde den Heeresaufwand ohne Nothwendigkeit sehr bedeutend erhöhen.

Gleichwohl glaubt das Reichs-Kriegsministerium, dass der dem obigen Antrage zu Grunde liegenden Intention durch die Erweiterung der von den Eisenbahn-Verwaltungen für die Reisen der nichtactiven Mannschaft laut Uebereinkommen zugestandenen Fahrbegünstigungen in der Art entsprochen werden könnte, dass diesen Wehrpflichtigen das Recht eingeräumt werde, bei Benützung der österr. und ungar. Eisenbahnen, statt des halben Fahrpreises III. Classe, die Fahrgebühren nach dem Militärtarifsatze zu entrichten.

Zur Nachweisung der diesfälligen Reiseberechtigung würden nach Anschauung des Reichs-Kriegsministeriums die im Militär-Gebührentarife, I. Anhang, Punkt 4 b, vorgeschriebenen Documente vollkommen genügen.

Das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung hat sich dieser Anregung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums angeschlossen.

Das Handelsministerium nimmt keinen Anstand, die besprochene Anregung der wohlwollenden Würdigung der Eisenbahn-Verwaltungen zu empfehlen und würde Werth darauf legen, in dieser Hinsicht ein übereinstimmendes Vorgehen der österr. und der ungar. Bahnen ermöglicht zu wissen.

Der geehrte Verwaltungsrath wird sohin eingeladen, den Gegenstand in der gemeinsamen Directoren-Conferenz zur Erörterung zu bringen, und versieht sich das Handelsministerium diesfalls im Hinblick auf das vielfach bewährte patriotische Entgegenkommen der Bahnverwaltungen einer zustimmenden Beschlussfassung.

Wegen Theilnahme der ungarischen Bahnverwaltungen an der Berathung dieses Gegenstandes ergeht unter Einem das Ersuchen an das kgl. ungar. Handelsministerium.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden von dem Inhalte dieses Erlasses durch dessen Veröffentlichung im „Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 9. April 1890.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 5. März 1890, Z. 8512, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Numerirung der Eisenbahnstations- und sonstigen Wohngebäude und Wächterhäuser.

Das k. k. Ministerium des Innern hat unter dem 21. Februar 1890, Z. 2344, an alle politischen Landesstellen einen Erlass folgenden Inhaltes gerichtet:

„Aus Anlass einer anher gestellten Anfrage, betreffend die Numerirung der Eisenbahnstations- und der sonstigen Wohngebäude an den Bahnhöfen, sowie der Bahnwächterhäuser wird der k. k. Statthalterei eröffnet, dass diese Gebäude nach den Bestimmungen des § 1 der Volkszählungsvorschrift vom 29. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 67, in die, gemäss der §§ 1—10 der gedachten gesetzlichen Vorschrift durchzuführende Numerirung einzubeziehen und zu jener Ortschaft zu numeriren sind, zu welcher die einzelnen Gebäude gehören.

Der Umstand, ob diese Gebäude Seitens der Eisenbahn-Unternehmungen mit Nummern versehen sind oder nicht, erscheint für die vorliegende Frage völlig belanglos.

Falls die genannten Gebäude nicht bereits in die Numerirung gemäss der erwähnten Gesetzesbestimmungen einbezogen sein sollten, wird diesfalls sofort das Erforderliche zu veranlassen sein.

Hievon sind alle unterstehenden politischen Behörden sogleich zu verständigen."

Hievon wird die geehrte Verwaltung unter Hinweis auf die Bestimmungen des § 8 der bezogenen, mit dem Gesetze vom 29. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 67, über die Volkszählung hinausgegebenen Vorschrift, wonach die Tragung der Kosten der fraglichen Numerirung dem Hauseigenthümer zufällt und die Gemeinden berechtigt sind, zum Zwecke der Gleichförmigkeit der Numerirung die geeigneten Anordnungen zu treffen, betreffs entsprechender Anweisung der unterstehenden Organe in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 5. März 1890.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Bludenz nach Schruns in Vorarlberg.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister und Standesrepräsentanten Jacob Steiner in Schrunz im Vereine mit dem Ingenieur Franz H. Moldenhauer in Wien und dem conc. Baumeister Jacob Rusch in Bludenz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Bludenz nach Schruns in Vorarlberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. April 1890. Z. 7605.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurig auszuführende Flügelbahn von der Station Brandl der Localbahn Reichenberg-Gablonz nach den Fabriksorten Reinowitz und Johannesberg.

Das k. k. Handelsministerium hat der Localbahn Reichenberg-Gablonz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurig auszuführende Flügelbahn von der Station Brandl der Localbahn Reichenberg-Gablonz nach den Fabriksorten Reinowitz und Johannesberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. April 1890. Z. 10.652.

Stand der österr.-ungar. Handelsmarine am Schlusse des Jahres 1889.

Der Stand der gesammten österreichischen und ungarischen Seefahrzeuge betrug zu dem angegebenen Zeitpunkte 10.022 Schiffe mit 257.191 Tonnen Gehalt, 26.248 Pferdekraft und 29.202 Mann Besatzung, gegen 9892 Schiffe mit 264.641 T. G., 25.336 Pferdekraft und 29.229 Mann Besatzung am Schlusse des Jahres 1888.

Auf die verschiedenen Schiffskategorien entfallen, und zwar:

auf die weite Fahrt 203 Segler mit 110.684 T. G. und 2046 Mann, 69 Dampfer mit 81.870 T. G., 19.335 Pferdekraft und 2270 Mann;

auf die grosse Küstenfahrt 50 Segler mit 7070 T. G., 265 Mann, 30 Dampfer von 11.359 T. G., 4795 Pferdekraft und 533 Mann;

auf die kleine Küstenfahrt 1606 Segler mit 23.084 T. Gehalt, 4178 Mann, 72 Dampfer mit 3163 T. G., 2118 Pferdekraft und 396 Mann;

also an eigentlichen Seehandelsschiffen zusammen 1859 Segler mit 140.838 T. G., 6489 Mann, 171 Dampfer mit 96.392 T. G. und 3199 Mann; ferner Fischerfahrzeuge und andere Boote 7992 mit 19.961 T. G. und 19.514 Mann Besatzung.

Nach den verschiedenen Küstenprovinzen vertheilen sich obige Schiffe wie folgt:

A. Oesterr.-illyrisches Küstenland.

1. Triest und Territorium: Segler weiter Fahrt 26 mit 15.879 T. G. und 264 Mann; der grossen Küstenfahrt 11 mit 1614 T. G. und 59 Mann, der kleinen Küstenfahrt 29 mit 626 T. G., 94 Mann; Dampfer weiter Fahrt 59 mit 73.023 T. G., 17.941 Pferdekraft und 2050 Mann, der grossen Küstenfahrt 30 mit 11.359 T. G., 4795 Pferdekraft und 533 Mann, der kleinen Küstenfahrt 38 mit 1358 T. G., 1126 Pferdekraft und 208 Mann; zusammen eigentliche Seehandelsschiffe 66 Segler mit 18.119 T. G., 417 Mann und 127 Dampfer mit 85.740 T. Gehalt und 2791 Mann; Fischerbarken und andere Boote 779 mit 354 T. G. und 1219 Mann.

2. Istrien und Quarnero: Segler weiter Fahrt 53 mit 28.376 T. G. und 515 Mann, der grossen Küstenfahrt 19 mit 2839 T. G. und 104 Mann, der kleinen Küstenfahrt 557 Segler mit 8997 T. G., 1556 Mann und 5 Dampfer mit 238 T. G., 144 Pferdekraft und 29 Mann, zusammen 629 Segler mit 40 212 T. G., 2175 Mann, dann 5 Dampfer wie oben; endlich 1548 Fischerfahrzeuge und andere Boote mit 3325 T. G. und 3724 Mann Besatzung.

3. Görz und Gradiska: Segler kleiner Küstenfahrt 52 mit 448 T. G., 156 Mann, Dampfer kleiner Küstenfahrt 2 mit 34 T. G., 23 Pferdekraft und 8 Mann, endlich 460 Fischerfahrzeuge und andere Boote mit 962 T. Gehalt und 773 Mann.

B. Dalmatinische Küste.

Segler weiter Fahrt 37 mit 22.159 T. G., 380 Mann, Segler der grossen Küstenfahrt 16 mit 1453 T. G., 71 Mann, Segler der kleinen Küstenfahrt 841 mit 10.912 T. Gehalt, 1993 Mann, Dampfer der kleinen Küstenfahrt 7 mit 472 T. G., 234 Pferdekraft, 41 Mann, zusammen 894 Segler mit 34.524 T. G., 2444 Mann und 7 Dampfer mit 472 T. G., 41 Mann; dann 4986 Fischerboote und andere Fahrzeuge mit 11.763 T. G. und 13.216 Mann Besatzung.

Auf die österr.-illyrische und dalmatinische Küste entfallen sonach zusammen: weiter Fahrt 116 Segler mit 66.414 T. G., 1159 Mann, 59 Dampfer mit 73.023 T. G., 17.941 Pferdekraft, 2050 Mann; grosser Küstenfahrt 46 Segler mit 5906 T. G., 234 Mann, 30 Dampfer mit 11.359 T. G., 4795 Pferdekraft, 533 Mann, kleiner Küstenfahrt 1479 Segler mit 20.938 T. G., 3799 Mann, 52 Dampfer mit 2102 T. G., 1527 Pferdekraft, 286 Mann, zusammen 1641 Segler mit 93.303 T. G., 5192 Mann und 141 Dampfer mit 86.484 T. G., 2869 Mann, endlich 7773 Fischerboote und andere Fahrzeuge mit 19.591 T. Gehalt und 18.932 Mann.

C. Ungarisch-croatische Küste.

87 Segler weiter Fahrt mit 44.270 T. G., 887 Mann, 10 Dampfer weiter Fahrt mit 8847 T. G., 1394 Pferdekraft, 220 Mann; 4 Segler der grossen Küstenfahrt mit 1164 T. G, 31 Mann, 127 Segler der kleinen Küstenfahrt mit 2101 T. G., 379 Mann, 20 Dampfer der kleinen fahrt mit 1061 T. G., 591 Pferdekraft, 110 Mann, zusammen an eigentlichen Seeschiffen 218 Segler mit 47.535 T. G., 1297 Mann, 30 Dampfer mit 9908 T. G., 330 Mann, endlich 219 Fischerfahrzeuge und andere Boote mit 370 T. G. und 582 Mann.

Nach den Schiffstypen vertheilen sich die Ziffern der österr.-ungarischen Handelsmarine auf 6 Vollschiffe mit 6421 T. G., 83 Mann, 161 Barkschiffe mit 92.426 T. G., 1681 Mann, 16 Briggs mit 6292 T. G., 140 Mann,

9 Briggantinen mit 2764 T. G., 74 Mann, 5 Goletten mit 460 T. G., 24 Mann, 23 Schooner mit 1908 T. G., 104 Mann, 35 Briggschooner mit 7272 T. G., 212 Mann, 26 Kutter mit 326 T. G., 62 Mann, 623 Trabakel mit 16.530 T. G., 2000 Mann, 602 Brazzern mit 4960 T. G., 1406 Mann, 353 Lenti und Gaete (Küstenfahrer) mit 1479 T. G., 703 Mann, 2528 Fischerboote mit 6248 T. G., 9708 Mann, 5464 andere Boote mit 13.713 T. G., 9806 Mann, endlich 171 Dampfer mit 96.392 T. G., 26.248 Pferdekraft und 3199 Mann.

Den Hafenbezirken nach entfallen

auf Triest: von den Schiffen weiter Fahrt 59 Dampfer, 3 Vollschiffe, 20 Barkschiffe, 2 Briggantinen, 1 Briggschooner, zusammen 85 Schiffe mit 88.902 T. G., 2314 Mann; von jenen der grossen Küstenfahrt: 30 Dampfer, 1 Barkschiff, 3 Schooner, 6 Briggschooner, 1 Trabakel, zusammen 41 Schiffe mit 12.973 T. G., 592 Mann, von jenen der kleinen Küstenfahrt 43 Dampfer, 239 Küstenfahrzeuge, zusammen 282 Schiffe mit 4385 T. G. und 962 Mann, ferner 471 Fischerboote mit 1458 T. G., 1469 Mann und 1112 andere Boote mit 4161 T. G., 1439 Mann;

auf Rovigno: 32 Schiffe der kleinen Küstenfahrt mit 488 T. G., 105 Mann, dann 174 Fischerboote mit 449 T. G., 678 Mann und 155 andere Boote mit 275 T. Gehalt und 337 Mann;

auf Pola: 14 Segler mit 7221 T. G., 135 Mann der weiten Fahrt, 92 Schiffe (darunter 1 Dampfer) mit 2328 T. G., 237 Mann der kleinen Küstenfahrt, dann 135 Fischerboote mit 223 T. G., 338 Mann und 286 andere Boote mit 350 T. G., 366 Mann;

auf Lussin piccolo: 39 Segler mit 21.155 T. G., 380 Mann der weiten Fahrt, 19 Schiffe mit 2839 T. G., 104 Mann der grossen Küstenfahrt, 277 Schiffe (darunter 1 Dampfer) mit 4500 T. G., 747 Mann der kleinen Küstenfahrt, ferner 168 Fischerboote mit 385 T. G., 573 Mann und 286 andere Boote mit 527 T. G. und 516 Mann;

auf Zara: 194 Schiffe (darunter 1 Dampfer) mit 2284 T. G., 486 Mann, ferner 265 Fischerboote mit 764 T. G., 1249 Mann und 1399 andere Boote mit 3391 T. G., 3027 Mann;

auf Spalato: 12 Segler der grossen Küstenfahrt mit 960 T. G., 52 Mann, 380 Schiffe (darunter 6 Dampfer) der kleinen Küstenfahrt mit 5473 T. G., 841 Mann, dann 792 Fischerboote mit 2029 T. G., 3706 Mann, 849 andere Boote mit 3101 T. G., 1741 Mann;

auf Ragusa: 29 Segler weiter Fahrt mit 18.283 T. Gehalt, 311 Mann, 4 Segler der grossen Küstenfahrt mit 493 T. G., 19 Mann, 250 Segler der kleinen Küstenfahrt mit 3135 T. G., 640 Mann, dann 439 Fischerboote mit 771 T. G., 1303 Mann und 747 andere Boote mit 1046 T. Gehalt, 1274 Mann;

auf Megline: 8 Segler der weiten Fahrt mit 3876 T. Gehalt, 69 Mann, 24 Segler der kleinen Küstenfahrt mit 492 T. G., 67 Mann, dann 39 Fischerfahrzeuge mit 80 T. Gehalt, 166 Mann, und 456 andere Boote mit 581 T. Gehalt, 750 Mann;

auf Fiume: 78 Schiffe (darunter 10 Dampfer) der weiten Fahrt mit 43.039 T. G., 910 Mann, 3 Segler der grossen Küstenfahrt mit 786 T. G., 23 Mann, 35 Schiffe (darunter 10 Dampfer) mit 1007 T. G., 108 Mann;

auf Buccari: 15 Segler der weiten Fahrt mit 7617 T. Gehalt, 150 Mann, 4 Schiffe (darunter 1 Dampfer) der kleinen Küstenfahrt mit 119 T. G., 18 Mann, dann 7 Fischerfahrzeuge mit 14 T. G., 22 Mann;

auf Portorè: 4 Segler der weiten Fahrt mit 2461 T. Gehalt, 47 Mann, 15 Segler der kleinen Küstenfahrt mit 93 T. G., 38 Mann, dann 6 Fischerfahrzeuge mit 12 T. G., 22 Mann;

auf Zengg: 1 Segler der grossen Küstenfahrt mit 378 T. G., 8 Mann, 33 Schiffe (darunter 5 Dampfer) der kleinen Küstenfahrt mit 908 T. G., 135 Mann, dann 3 Fischerfahrzeuge mit 4 T. G., 15 Mann und 4 andere Boote mit 24 T. G., 16 Mann;

auf Selcze: 27 Schiffe der kleinen Küstenfahrt mit 592 T. G., 93 Mann, 22 Fischerfahrzeuge mit 45 T. G., 126 Mann und 170 andere Boote mit 257 T. G. und 340 Mann;

auf Carlobago: 33 Segler der kleinen Küstenfahrt mit 443 T. G., 97 Mann, 7 Fischerfahrzeuge mit 14 T. Gehalt, 41 Mann.

Dem Alter nach datiren 80 österreichische Schiffe aus der Epoche 1810 bis 1843, 120 Schiffe aus der Zeit bis 1851, 265 Schiffe (darunter 12 Dampfer) aus der Zeit bis 1861, 293 Schiffe (darunter 37 Dampfer) aus der Zeit bis 1871, der Rest aus der Zeit bis 1889.

Der Tragfähigkeit nach hatten 917 österreichische Schiffe bis zu 10 T. G., 630 Schiffe (darunter 43 Dampfer) bis zu 100 T. G., 101 Schiffe (darunter 27 Dampfer) bis zu 500 T. G., 88 Schiffe (darunter 24 Dampfer) bis zu 1000 T. G., 33 Schiffe (darunter 27 Dampfer) bis zu 1500 T. G., 7 Dampfer bis zu 2000 T. G. und 6 Dampfer bis zu 2600 T. G.

Es ergibt sich, wenn man von der Veränderung im Stande der kleinen, nicht als Fischerfahrzeuge dienenden Barken absieht, die Zu- und Abnahme des österreichischen Schiffsmaterials gegenübergestellt, eine Zunahme um 248 Schiffe mit 8988 T. G., darunter 7 Segler mit 2902 T. G. und 3 Dampfer mit 3786 T. G. der weiten Fahrt, 8 Segler mit 741 T. G. und 2 Dampfer mit 518 T. G. der grossen Küstenfahrt, 49 Segler mit 541 T. G. und 7 Dampfer mit 120 T. G. der kleinen Küstenfahrt, endlich 172 Fischerfahrzeuge mit 380 T. G.; dagegen eine Abnahme um 279 Schiffe mit 15.352 T. G., worunter 18 Segler mit 9930 T. G. und 2 Dampfer mit 2048 T. G. der weiten Fahrt, 11 Segler mit 1261 T. G. und 1 Dampfer von 408 T. G. der grossen Küstenfahrt, 82 Segler mit 1188 T. G. und 2 Dampfer mit 125 T. G. der kleinen Küstenfahrt, endlich 163 Fischerfahrzeuge mit 392 T. G.

Am Schlusse des Jahres 1889 ergibt sich sonach ein Abgang von 31 Schiffen mit 6364 T. G., speciell eine Abnahme von 11 Seglern mit 7028 T. G. und eine Zunahme von 1 Dampfer mit 1738 T. G. der weiten Fahrt, eine Abnahme um 3 Segler mit 520 T. G. und eine Zunahme von 1 Dampfer mit 110 T. G. der grossen Küstenfahrt, eine Abnahme um 33 Segler mit 647 T. G. und eine Zunahme von 5 Dampfer der kleinen Küstenfahrt, endlich eine Zunahme von 9 Fischerfahrzeugen bei einer Abnahme von 12 T. G. dieser Kategorie.

Das ungarische Schiffsmaterial weist im Ganzen eine Abnahme um 4 Schiffe mit 1029 T. G. nach, speciell um 2 Segler mit 1204 T. G. und 1 Dampfer mit 154 T. G. der weiten Fahrt, 3 Segler mit 24 T. G. der kleinen Küstenfahrt und 1 Fischerfahrzeug; eine Zunahme fand statt um 3 Dampfer mit 355 T. G. der kleinen Küstenschiffahrt.

Berichtigung.

In dem Blatte vom 15. April 1890, Nr. 43, pag. 706, hat der erste Satz der Publication „Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes" zu lauten:

„Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 31. Juli 1889, Z. 16.431, betreffend die Reconstruction der Rampen für zwei die Bahnstrecke übersetzende Bezirksstrassen in Kladno, nach der am 28. Februar 1890 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung, zu Recht erkannt:"

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Normalpläne der Eisenconstructionen für Objecte von 3·2 m und 4·0 m senkrechter Lichtweite.) Das Handelsministerium hat in Ansehung der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha für die Normalpläne der Eisenconstructionen für Objecte von 3·2 m und 4·0 m senkrechter Lichtweite die Genehmigung ertheilt. [15. März, 10.835.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Staatsbahnen. (Probeweise Auflassung der Glockensignale 1 und 2 in der Blockstrecke Wien-Purkersdorf.) Mit Genehmigung des Handelsministeriums werden die bezeichneten durchlaufenden Liniensignale mittelst der elektrischen Glockenschlagwerke, welche den Zweck haben, das Stations- und Streckenpersonale vom Abgange eines Zuges zu verständigen, in der Blockstrecke Wien-Purkersdorf probeweise aufgelassen. Der Grund hievon liegt darin, dass diese bei dichtem Verkehr ununterbrochen ertönenden Signale vom Bahnpersonale nicht mehr auseinander gehalten werden können und geradezu eine für die Sicherheit des Zugsverkehres verhängnissvolle Signaltaubheit erzeugen, sowie, dass gerade zur Zeit des dichtesten Verkehres, im Sommer, die Glockenleitungen nicht selten durch atmosphärische Einwirkungen gestört werden. In Erkenntniss dieser Uebelstände hat die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen schon bei der Installirung der Blockeinrichtung Veranlassung getroffen, dass jene Rampenwärter, welche nicht gleichzeitig Blockwärter sind und wichtige Wegübersetzungen zu bedienen haben, mit eigenen, in die Streckenblockleitung eingeschalteten Klingelwerken versehen wurden. Nach Auflassung der bezeichneten Glockensignale wird die Verständigung des Stations- und Bahnaufsichtspersonals vom Abgange eines Zuges durch das Vorläuten der Blockwärter mittelst der in die Blockleitung eingeschalteten Wecker erfolgen. [20. März, Z. 6484.]

Achensee-Bahn. (Betriebseröffnung.) Die Verwaltung der genannten Bahn hat beschlossen, bei schönem Wetter, d. h. soweit nicht Regen, Schnee oder starker Frost hindern, ab 6. April bis 1. Mai, gemäss der vorjährigen Fahrordnung, die Züge Nr. 7 (10 U. 10 M. Vorm.) und 8 (1 U. Nachm.), sowie Nr. 9 (2 U. 12 M. Nachm.) und 10 (5 U. 5 M. Nachm.) für die Personenbeförderung an Wochentagen auf mindestens zwei Stunden vorherige Bestellung, an Sonn- und Feiertagen ohne vorherige Bestellung, in beiden Fällen aber nur bei einer Betheiligung von wenigstens fünf Personen zum Normaltarif bereit zu stellen. Ab 1. Mai (Termin zur Eröffnung der Dampfschiffahrt) bis 15. Mai (dem concessionsmässigen Termine zur Betriebseröffnung) werden dieselben Züge täglich ohne vorherige Bestellung bereit stehen, aber ebenfalls nur bei Betheiligung von mindestens fünf Personen zum Normaltarif in Verkehr gesetzt werden. Ab 15. Mai beginnt dann der regelmässige Zugsverkehr. Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat den diesfälligen Bericht der Direction genehmigend zur Kenntniss genommen. [10. April, G.-I.-Z. 5024/II.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln.) Die Verwaltung der genannten Eisenbahn hat die ursprünglich rücksichtlich der Vermehrung des Fahrparkes für das Jahr 1890 getroffenen Dispositionen dahin abgeändert, dass dermalen von der Anschaffung von 150 Stück Kohlenwagen mit Bremse abgesehen wird, und dafür eine gleiche Anzahl solcher Wagen nach der bereits genehmigten Type ohne Bremse zur Anschaffung gelangen wird. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfälligen Anträge der Bahnverwaltung, sowie die für Kohlenwagen mit Bremse neu aufgestellten Typenpläne für künftige Anschaffungen genehmigt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 31). [6. April, Z. 11.782.]

Kremsthalbahn - Gesellschaft. (Anschaffung von 4 Stück gedeckten Güterwagen.) Die von der Direction der genannten Bahngesellschaft eingereichten Typenpläne für gedeckte Güterwagen ohne Bremse, wonach obige Direction 2 Stück solche Wagen bei der Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering gleichzeitig mit 2 Stück gedeckten Güterwagen mit Bremse nach den mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 9. März 1885, Z. 3075/II, genehmigten Plänen in Bestellung zu bringen beabsichtigt, wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [30. März, Z. 13.144.]

Nachrichten aus Ungarn.

Rettungswesen bei Eisenbahnen. (Verfügung des kgl. ungar. Handelsministers.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem kgl. ungar. Minister des Innern nunmehr ebenfalls eine Vorschrift, betreffend das Rettungswesen bei Eisenbahnen, hinausgegeben, welche mit 1. Juli ins Leben tritt. Die Grundzüge dieser Vorschrift sind analog den Grundbestimmungen der Vorschriften, betreffend das Rettungswesen bei Eisenbahnen, welche mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 23. Jänner 1889 an die österr. Eisenbahnverwaltungen hinausgegeben wurden und am 1. Juni 1889 hierlands ins Leben getreten sind. Zugleich hat der kgl. ungar. Handelsminister auch die Einführung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 19 Februar 1889 angeordneten Glockensignals für den Signalbegriff „Locomotive mit Arbeitern und Aerzten soll kommen" verfügt. [H.-M.-Z. 9139.]

Projectirte Strassenbahn in Agram. (Administrative Begehung.) Bei der jüngst abgehaltenen administrativen Begehung der projectirten Strassenbahn im Bereiche der Stadt Agram (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 2 ex 1888, Vorconcession Post 1, und Nr. 71 ex 1889) wurde im Principe beschlossen, den unteren Theil der Stadt seiner ganzen Länge nach mit Benützung der Ilicastrasse als Hauptverkehrsader und weiterhin mit Berührung der neuerbauten Franz Josef-Caserne durch die Bahnhofstrasse bis zum Südbahnhofe zu durchschneiden, ferners von der Ilicastrasse abzweigend eine Flügelbahn bis zur Savebrücke zu führen. Die Spurweite wurde mit 0·76 m bemessen, damit die Strassenbahn seinerzeit die unmittelbare Fortsetzung der event. mit gleicher Spurweite zu erbauenden Dampfstrassenbahn Samobor-Podonsed-Agram (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1889, Vorconcession Post 5) bilden möge; für letztere ist die Anwendung des Decauville-Oberbausystems in Aussicht genommen. Nachdem, wie aus Budapest berichtet wird, es dem Projectanten R. P. A. Gautier gelungen ist, die Financirung beider Projecte sicher zu stellen, ist Aussicht vorhanden, dass das Project der Agramer Strassenbahn noch im Laufe dieses Jahres, und jenes der Fortsetzung bis Samobor im Laufe des nächsten Jahres realisirt werde.

Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Partielle Legung eines zweiten Geleises) Die Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe hat den Beschluss gefasst, ihr Betriebsnetz durch partielle Legung zweiter Geleise zu vervollständigen, und hat auch bereits die diesbezüglichen Pläne der hauptstädtischen Communalbehörde vorgelegt. Diesem Projecte zufolge soll das zweite Geleise vorläufig im Bereiche der Linie Akademie (Rudolfsquai) -Podmaniczkygasse-Stadtwäldchen, nächst der Wollgasse abzweigend, durch parallele Strassenzüge bis zum Stadtwäldchen führen, so dass die Hinfahrt in der gegenwärtigen Richtung, die Rückfahrt aber bis zum oben bezeichneten Abzweigungspunkte auf der neuen Parallel-Linie und weiterhin auf der ursprünglichen Hauptlinie erfolgen soll. Unter Einem schritt die Unternehmung um Modification des für diese Linie geschlossenen Vertrages ein. Die gewünschte Abänderung betrifft die Bestimmung, welche von der periodischen Tarifrevision handelt. Dieselbe wäre in Uebereinstimmung mit den diesbezüglich für die Linien in der grossen Ringstrasse und der Stationsgasse geltenden Verträgen zu bringen und sonach dahin abzuändern, dass die Tarifrevision nicht von 5 zu 5 Jahren, sondern nach Erreichung eines constanten Erträgnisses von 8 Percent zu erfolgen hätte.

Budapester Strassenbahn - Gesellschaft. (Bau von Coloniehäusern für das Betriebspersonale.) Die Budapester Strassenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, für ihr gesammtes Betriebspersonale Coloniehäuser zu erbauen, und hat bereits mit dem Bau eines solchen für 45 Conducteursfamilien begonnen. Die auf Basis des Selbstkostenpreises der Baulichkeiten bemessenen Miethzinse werden vom Gehalte oder Lohne in gleichen Monatsraten in Abzug gebracht. Desgleichen ist die Errichtung eines Consumvereines für die Bediensteten in Organisirung begriffen, durch welchen Lebensmittel aller Art, Wäsche und sonstige Haus- und Lebensbedürfnisse zum Selbstkostenpreise bezogen werden können, schliesslich ist die Errichtung einer Krankenvereins-Casse im Zuge, an welchem Vereine, sowie bei den Bruderladen der Gewerkschaften, auch im Taglohne stehende Arbeiter freiwillig participiren können.

Erste Siebenbürger Eisenbahn-Gesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) In der am 25. März abgehaltenen diesjährigen Generalversammlung der Actionäre der Ersten Siebenbürger Eisenbahn-Gesellschaft gelangte der Directionsbericht über die im Jahre 1889 vorgenommene Verlosung zur Verlesung. Diesem zufolge blieben 69.010 Actien im Umlaufe. Bei der nach Genehmigung des Berichtes erfolgten Wahl der Functionäre wurden die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes, Julius Benke, Aladár Fest, Victor Oberschall und Alexander Tomczány, wiedergewählt.

Theisseisenbahn-Gesellschaft in Liquidation. (Letzte ordentliche Generalversammlung.) Die Theisseisenbahn-Actiengesellschaft in Liquidation hat am 29. März unter Vorsitz des Gesellschafts-Präsidenten Baron Andor Orczy ihre letzte ordentliche Generalversammlung abgehalten. Dem Berichte des Liquidations-Comités zufolge betrug Ende 1889 der Stand der noch in Circulation befindlichen Actien 1,013.075 fl., welche am letzten März gänzlich zur Verlosung gelangten. Des ferneren wurden sämmtliche Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1872 im Sinne des G.-A. XXXII ex 1888 zur Rückzahlung gekündigt. Der Stand dieser Titres ist gegenwärtig 573.400 fl., während jener des Lotterie-Anlehens Ende 1889 13,398.964·19 fl. betrug. Nach Kenntnissnahme des Liquidationsberichtes und Genehmigung desselben ertheilte die Generalversammlung dem Liquidations-Comité das Absolutorium.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2441 Tonnen Gehalt ist am 3. März mit sechs Passagieren, 877 Gewichtstonnen Ladung, fast ausschliesslich nationaler Provenienz, und 2437 Stück Hölzer von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Bombay 371 t, darunter 108 Colli Lampen, 167 Coll Seife, 183 Colli Wein, 200 Colli Bier, 168 Colli Glaswaaren, 250 Colli Metallwaaren, 1499 Colli Papier; nach Port Said 92 t, darunter 318 Colli Zucker, 371 Colli Bier, 2440 Stück verschiedene Hölzer; nach Singapore 76 t, darunter 166 Colli Wein, 138 Colli Papier, 132 Colli Mehl, 70 Colli Seife, 75 Colli Bier; nach Hongkong 190 Colli Stahl, 150 Colli Bier und 300 Colli Quecksilber u. s. w. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 493.197 fl.

Deutsches Reich. (Ergebniss der Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Kosmos" in Hamburg.) Dem Berichte dieser Gesellschaft für das Jahr 1889 ist zu entnehmen, dass im genannten Jahre neue Actien im Betrage von einer Million Mark emittirt wurden, wodurch sich das gesammte Actiencapital auf sechs Millionen Mark erhöhte. Der Passagierverkehr hat sich im Berichtsjahre bedeutend erhöht; es kam ein Schiffsunfall vor, dessen Kosten durch die Versicherung völlig gedeckt erscheinen. Das Nettoerträgniss für das Jahr 1889 betrug 1,436.482 Mark. Die mit 12 pCt. bemessene Dividende ist die höchste seit 1885; dieselbe betrug im Jahre 1888 8½, 1887 5, 1886 11, 1885 13½, 1884 10, 1883 9⅓, 1882 20, 1881 16, 1880 11⅔ pCt.

England. („Majestic", Dampfer der White Star Line.) Der von der Firma Harland & Wolff in Belfast für die Postlinie Liverpool—New-York neu gebaute Dampfer „Majestic", der am 3. April mit 1000 Passagieren von Queenstown nach New-York abgegangen ist, wurde, wie sein Schwesterschiff „Teutonic", nach speciellen Vereinbarungen mit der Admiralität erbaut, um im Falle der Nothwendigkeit als bewaffneter Kreuzer benützt zu werden. Die Tonnage dieses Monstreschiffes beträgt 10.000 Tonnen und ist dasselbe doppelt so gross als die Dampfer „Britannic" und „Germanic" derselben Gesellschaft und um 2000 Tonnen grösser als die „Umbria" und „Etruria". Der „Majestic" hat, wie sein Schwesterschiff, Zwillingsschrauben mit separaten Triplex-Expansionsmaschinen. Das Schiff ist der Länge und der Breite nach mit wasserdichten Wandungen versehen, die die Sicherheit des Schiffes im Falle eines Seeereignisses sehr wesentlich erhöhen. Da dieses Schiff die Strecke Liverpool-Roche Point in 12 Stunden zurücklegte, erreichte dasselbe eine Geschwindigkeit von 20 Knoten.

Verschiedene Mittheilungen.

Auftheilung der auf die einzelnen Verwaltungszweige bei miethfreier Mitbenützung ärarischer Bahngebäude entfallenden Erhaltungskosten. Behufs Erzielung eines gleichartigen Vorganges bei der Auftheilung der auf die einzelnen Verwaltungszweige bei miethfreier Mitbenützung ärarischer Bahngebäude entfallenden Erhaltungskosten haben die betheiligten Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen sich dahin geeinigt, dass die Erhaltungskosten in allgemeine und specielle zu scheiden seien. Als allgemeine Erhaltungskosten, deren Auftheilung stets nach dem Percentsatze der jeweiligen Benützung der einzelnen Gebäudetheile auf die einzelnen Verwaltungszweige erfolgt, haben jene Auslagen zu gelten, welche anlässlich der gemeinschaftlichen Gebäudetheile, also der Dachungen sammt Zugehör, der Communicationen, Senkgruben, Brunnen, des Aeussern etc. erwachsen, während zu den speciellen Erhaltungskosten jene Auslagen zu rechnen sind, welche sich anlässlich der bewirkten Herstellungen im Innern der Wohnungen, wie Erneuerung des Anstriches der Thüren und Fenster, Erneuerung von Rouleaux, Fussböden etc. ergeben und jenem Verwaltungszweige zur Last zu fallen hätten, in dessen Benützung die betreffende Wohnung sich befindet. Von den so ausgewiesenen allgemeinen und speciellen Erhaltungskosten ist noch zu Gunsten des Eisenbahnärars, welchem die Durchführung sämmtlicher Renovirungen und Erneuerungen etc. in derlei Gebäuden obliegt, ein 5percentiger Regiezuschlag für Aufsicht und Werkzeugabnützung zu berechnen. Herstellungen im Innern der Räume werden nur über directe schriftliche Bestellung des betreffenden Amtsvorstandes durch die Bahnverwaltung ausgeführt und hat die Zahlungsbegleichung der betreffenden Erhaltungskosten nach Ablauf des Betriebsjahres, in welchem die Arbeiten durchgeführt wurden, zu erfolgen. [H.-M.-Z. 42.462 ex 1889.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XX. Stückes.) Das am 9. April herausgegebene XX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 967: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 1. April 1890, Z. 4530, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Theodorestie.

Nr. 968: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 1. April 1890, Z. 4458, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 969: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 2. April 1890, Z. 4387, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 970: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 31. März 1890, Z. 33.248, betreffend die Einfuhr von Schweinen und Wiederkäuern nach Böhmen.

— (Inhalt des XXI. Stückes.) Das am 15. April herausgegebene XXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 971: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 2. April 1890, Z. 29.869, betreffend die Bestimmung der Stationen Protivin, Wodnian, Pisek und Kuttenberg Stadt als Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern.

Nr. 972: Kundmachung der k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient vom 4. April 1890, Z. 3223, betreffend die Sperrung der Grenze von Vermiglio bis Riva für die Einfuhr von Klauenvieh aus Italien nach Tirol.

Nr. 973: Kundmachung der Bukowinaer Landesregierung vom 9. April 1890, Z. 4836, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Suczawa-Itzkany.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Nachtrag I zum Local-Gütertarife.

Zu dem hierseitigen Local-Gütertarife vom 15. August 1889 tritt mit 1. Juni 1890 der I. Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen speciell hinsichtlich des Verkehres mit Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare desselben sind durch die General-Direction und durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Prag, am 15. April 1890. [235]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und Teplitz einerseits, dann Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits.

Nachtrag I zum Tarife.

Am 1. Mai 1890 tritt der Nachtrag I zum Tarife für obigen Verkehr in Wirksamkeit, wodurch die Fahrpreise I. und II. Classe in den Relationen Carlsbad, Eger und Franzensbad-Reichenberg über Bodenbach-Warnsdorf um je 10 Pfennige erhöht werden.

Prag, am 8. April 1890. [236]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Galizischer Kohlenverkehr. Mährisch-Schlesisch-Galizischer Kohlenverkehr.

Nachträge III zu den Tarifen.

Mit 1. Mai 1890 gelangt je ein Nachtrag III zu den ab 1. December 1888 giltigen Ausnahmetarifen für den a) Oberschlesisch-Galizischen Kohlenverkehr, b) Mährisch-Schlesisch-Galizischen Kohlenverkehr zur Einführung.

Die bezüglichen Nachträge, welche ermässigte Frachtsätze nach mehreren Stationen des Haupttarifes enthalten, können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 15. April 1890. [237]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der Verbands-Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. October 1887.

Einführung eines Nachtrages IV.

Mit 1. Mai 1890 tritt zum rubricirten Tarife ein Nachtrag IV in Wirksamkeit.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Localbahn Reichenberg-Gablonz, und kann bei der unterzeichneten General-Direction und den betheiligten Stationen eingesehen, sowie durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, am 16. April 1890. [238]

Die General-Direction der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Localbahn Reichenberg-Gablonz einerseits und Stationen der königl. Sächsischen Staatsbahnen, bezw. der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin andererseits.

Neuer Tarif.

Am 1. Mai 1890 tritt ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Localbahn Reichenberg-Gablonz einerseits und Stationen der königl. Sächsischen Staatsbahnen und der königl. Eisenbahn-Direction Berlin andererseits in Wirksamkeit. Derselbe enthält Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze für einfache und Rückfahrkarten von den Stationen Maffersdorf r/N. und Gablonz a/N. nach Grottau, Kratzau, Zittau, Warnsdorf, Ebersbach, Bautzen, Löbau, Dresden, Chemnitz, Leipzig, Görlitz und Berlin.

Wien, am 14. April 1890. [239]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Bahn-Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien.

Nachtrag I zum Tarife giltig vom 1. Juli 1888.

Mit 1. Mai 1890 tritt der I. Nachtrag zu vorbezeichnetem Tarife in Wirksamkeit. Derselbe enthält neue Billet-Relationen, sowie Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, am 8. April 1890. [240]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Frachtsätze für Eilgutsendungen von und nach Mülhausen (Nord).

Auf Seite 116 des vom 1. December 1888 an giltigen Tarifes für obbezeichneten Verkehr sind unter Mülhausen (Nord) nachstehende, vom 1. Mai 1890 ab giltige Frachtsätze aufgenommen worden:

Eilgut a . . . Francs 211·54
„ b . . . „ 163·78

pro Tonne.

Wien, am 9. April 1890. [241]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages II.

Mit Bezug auf die im „Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 30 vom 13. März 1890 enthaltene Kundmachung, betreffend die Hinausgabe des Nachtrages II zu dem ab 1. October 1887 giltigen Tarife für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, wird zur Kenntniss gebracht, dass die Einführung dieses Nachtrages mit Giltigkeit ab 1. Juni 1890 erfolgen wird.

Wien, am 14. April 1890. [242]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages zum Holztarife.

Am 1. Mai 1890 tritt der Nachtrag I zu Heft 1 des Theiles IV des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes (Ausnahmetarif vom 1. September 1889 für die Beförderung von Holz u. s. w.) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Aufnahme der Stationen Freilassing, Kempten und Kitzingen in die Tariftabelle III, sowie Vermerke, die Auflassung der Stationen Crailsheim B. St. B. und Ulm B. St. B. und die Anwendung der Zuschlagstabellen betreffend.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und beim Auskunftsbureau der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien zu erhalten.

Wien, am 12. April 1890. [243]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Tarifes Theil V, 2. Heft, Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein, Spiritus etc,

In Verfolg der Kundmachung in Nr. 29 ex 1890, Seite 495, dieses Blattes, wird verlautbart, dass der Tarif Theil V, 2. Heft (Verkehr mit Ungarn) am 1. Mai 1890 in Wirksamkeit tritt und zum Preise von 40 kr. per Exemplar bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden kann.

Wien, am 10. April 1890. [244]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr nach Stationen der Böhmischen Westbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Mai 1890 tritt ein Tarif für den Transport von Kohle mineralischer (Braun- und Steinkohle) von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen sowie der vom Staate verwalteten Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn, ferner von Trupschitz (Station der Localbahn Potscherad-Wurzmes) nach Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen erhältlich.

Wien, am 14. April 1890. [245]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tour- und Retourkarten zwischen Prag und Olmütz, giltig auch für Schnellzüge, und Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Tour- und Retourkarten zwischen Prag und Brünn.

Vom 15. April 1890 an werden combinirte, für alle Züge giltige Tour- und Retourkarten mit 8tägiger Giltigkeitsdauer zwischen Prag und Olmütz zur Ausgabe gelangen und wird die Giltigkeitsdauer der zwischen Prag und Olmütz bestehenden Personenzugs-Tour- und Retourkarten von 5 Tagen auf 8 Tage ausgedehnt.

Die Preise der combinirten Tour- und Retourkarten betragen in der II. Classe fl. 15·47, in der III. Classe fl. 9·97 pro Tour- und Retourkarte.

Gleichzeitig wird die Giltigkeitsdauer der Tour- und Retourkarten für Schnellzüge und Personenzüge zwischen Prag und Brünn von 5 Tagen auf 8 Tage verlängert.

Wien, am 14. April 1890. [246]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Anhang des Theil II, Heft 5.

Am 1. Mai 1890 tritt der Nachtrag I zu dem ab 15. Juni 1888 giltigen Anhang zum Tarife Theil II, Heft 5, für oben bezeichneten Verband in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält hauptsächlich geänderte, bezw. neue Frachtsätze für Baumrinde, geänderte Frachtsätze für Schwefelkiese, neue Ausnahmetarife für Holzpapierstoff, Kupfer und Kupferdraht, Natrium Bisulfat, Schwefelsäure und Soda, Zinkblech.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 14. April 1890. [247]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Tarifen auf den Linien der Budapest-Fünfkirchen Eisenbahn.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" verlautbart, dass vom 1. April an zu dem seit 1. Juli 1887 giltigen Localtarif der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn für Stückgüter, Leichen, Wagen und lebende Thiere, Theil II, der Nachtrag II ins Leben getreten ist, welchem zufolge Ausnahmetarife ausser Kraft gesetzt, bezw. Modificationen eingeführt werden, und welcher die Aufnahme neuer Ausnahmetarife, sowie das Verzeichniss sämmtlicher überhaupt gegenwärtig in Kraft stehender Ausnahmetarife enthält. Durch diese Verfügung wurden die für die Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Allgemeinen derzeit in Giltigkeit stehenden Ausnahmetarife zum grössten Theile auch auf die Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn ausgedehnt, wodurch die betreffenden Transportartikel eine theilweise wesentliche Tarifermässigung erfahren. Das betreffende Nachtragsheft ist im Tarifbureau der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Budapest, Andrássystrasse Nr. 75, zum Preise von 30 kr. erhältlich.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Nachträge zu den Localtarifen.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1890 ist der Nachtrag II zu Theil II der besonderen Bestimmungen und Tariftabellen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, ferner der Nachtrag VI zu Theil II des Local-Gütertarifes vom 1. April 1888 erschienen. Der erstgenannte Nachtrag enthält: Aenderung des Tarifes für Nebengebühren; Nachtrag VI enthält: Ergänzung der Specialbestimmung 4 zu § 59 des Betriebsreglements, Aenderung des Tarifes für Nebengebühren und Ergänzung des Ausnahmetarifes 4b für die Beförderung von Braunkohlen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn). (Ausnahmefrachtsätze für Roherze.) Für die Beförderung von Roherzen (auch Braunstein) von Stromberger Neuhütte und Rheinböller Hütte nach Kosten und Mies-Kladrau in Mengen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung hiefür, sind am 1. April 1890 folgende Frachtsätze in Kraft getreten:

Von	Nach	
	Kosten	Mies-Kladrau
Stromberger Neuhütte	1·53	1·29
Rheinböller Hütte	1·54	1·30
	Mark für 100 kg	

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
997	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben	Barcs transit, Wasserprovenienz. Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach Bregenz, Buchs, Kufstein, Wien und Peri, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Gunya-Brčka und Mitrovitz stammen, ferner Sendungen nach Kufstein und Wien, welche von Essegg proveniren	Bregenz loco und transit (mit Ausnahme von Sendungen nach Belgien und Frankreich)	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Wagen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich zu Wasser in Barcs einlangen. Die Sendungen müssen, soweit directe Tarife bestehen, zu denselben expedirt werden. *) Der nebenstehende Frachtsatz für Leobersdorf findet auf Holztransporte nach Stationen folgender Verkehre nicht Anwendung, und zwar: Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verkehr, Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verkehr, Oesterr.-Ungar.-Französischer Verkehr, Rheinisch-Westösterr.-Ungar. Verkehr, Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer und Südbadischer Verkehr. Der nebenstehende Frachtsatz für Wien findet nicht Anwendung auf Sendungen, welche über Linien der ehemaligen Kaiserin Elisabeth-Bahn weiter befördert werden. **) Der Frachtsatz für Peri transit gelangt nur für Sendungen, welche nach westlich der Linie Padua-Bologna-Spezia gelegenen Stationen bestimmt sind, zur Anwendung	Bis 31. December 1890	Directe Tarife, bezw. insoferne solche nicht bestehen, Localtarife	Verschieden	114·2	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Bei Abfertigung ab Barcs nach den bestehenden directen Auslands-Tarifen, bei welchen die Routenvorschrift den Parteien nicht zusteht, werden die Differenzen, welche unter Einrechnung obiger Sätze via Kufstein zur Auszahlung gelangen würden, auch dann rückvergütet, wenn die Sendungen in Folge bahnämtlicher Instradirung über andere tarifmässige Alternativrouten, ausnahmlich der Routen via Arlbergbahn, nach dem Auslande befördert werden.***)
					Bregenz transit für Sendungen nach Belgien und Frankreich					109·2				
					Buchs loco und transit (mit Ausnahme von Sendungen nach Belgien und Frankreich)					112·2				
					Buchs transit für Sendungen nach Belgien u. Frankreich					107·2				
					Passau					79·9				
					Kufstein (mit Ausnahme von Sendungen nach Belgien u. Frankreich)					9[illegible]·2				
					Kufstein für Sendungen nach Belgien und Frankreich					91·2				
					Wien (Matzleinsdorf) oder Leobersdorf*)					55·25				
					Peri transit**)					97·5				

Kreuzer Noten inclusive Manipulations-Gebühr und inclusive der 5%igen ungar. Transportsteuer

***) Desgleichen werden, soweit die Begünstigung ab Barcs nach Wien transit Anwendung findet, bei Benützung directer Auslands-Tarife, in welchen Routenvorschrift den Parteien nicht gestattet ist, die sich bei Reexpedition in Wien jeweilig ergebenden Gesammtfrachtsätze den Parteien auch dann gewährt, wenn bahnämtlich die Instradirung nicht über Wien, sondern über eine andere Route erfolgt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
998	Südbahn-Gesellschaft	 Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Schlackensteine	Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag loco und transit Vordernberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1890	Localtarife	30 49 kr. Not exclus. Mgb.	23 35 kr. Not. exclus. Mgb.	7 14 kr.	Im Kartirungswege		
999	Südbahn-Gesellschaft		Eier	Barcs, Zakany, Mura-Keresztúr, Kanizsa, Agram	Wien (Matzleinsdorf), Innsbruck, Kufstein	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der S.B.	Variabel	Serie IX des internen Tarifes bei ununterbrochenem Durchlaufe über Südbahnlinien gerechnet	Variabel	Im Kartirungswege		
1000	Südbahn-Gesellschaft		Zündwaaren	Graz Leibnitz Maria-Rast	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	162 146 140 kr. inclusive Manip.-Gebühr	125 125 125 kr. Not. inclusive Manip.-Gebühr	37 21 15 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 139 vom 28. November 1889, sub Post 2626, für Zündwaaren ab Graz und Leibnitz nach Triest S.B. und Fiume mit der Bestimmung nach der Levante publicirte Begünstigung gegenstandslos und ausser Wirksamkeit gesetzt
1001	Südbahn-Gesellschaft		Harze, gemeine, aller Art	Triest S.B. und Fiume	Graz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Zusammenstellung der für den Frachtgut-Transport im Verkehre nach, bezw. von Triest und Fiume zur Berechnung gelangenden Frachtsätze	98 kr. Not. incl. Mgb.	72 kr. Not. incl. Mgb.	26 kr. Not. incl. Mgb.	Im Kartirungswege		
1002	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Baumwolle, rohe	Triest S.B.	Friedek-Mistek	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	B. a. W., längst. a bis Ende Decber. 1890, resp. bis zur Einf. im Tarifw.	Südnordösterr.-Ungar. Verbandstarif vom 25. August 1887	192·7 kr.	170·0 kr.	22·7 kr.	Im Kartirungswege		
1003	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohpetroleum	Triest S.B.	Mähr.-Ostrau	Auflieferung von mindestens 250 Wagen während der Begünstigungsdauer. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juni l. J. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Südnordösterr.-Ungar. Verbandstarif vom 25. August 1887	165·9 kr.	121·7 kr.	44·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliess. Firma als Aufgeberin lautende Aufg.-Recep., welche Documente längst. 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1004	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Bahnen	Mineralisches Schwer-, bezw. Rohöl in Cisternenwagen, und zwar: 1. kaukasischer Provenienz	Granica trans.	M.-Ostrau loco (für die Mineralöl-Raffinerie dortselbst)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen unter der Adresse der M.-Ostrauer Mineralöl-Raffinerie, von welcher letzteren dieselben auch übernommen und zu Raffinadezwecken verwendet werden müssen	Vom 1. Mai 1890 bis 30. April 1891	Nachtrag XXII zum Tariftheile II für den Oesterr.-Ungar.-Russ. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1883, bezw. Specialtarif für Mineralöle von Odessa nach österreichischen Stationen vom 13. Juli 1887	kr. 33·8	kr. 27·5	kr. 6·3	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen kaukasischer Provenienz: von Granica transito auf die M.-Ostrauer Mineralöl-Raffinerie als Empfängerin, und von Krakau transito auf die M.-Ostrauer Mineralöl-Raffinerie als Aufgeberin und Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, dann bei den Sendungen galizischer Provenienz: auf die M.-Ostrauer Mineralöl-Raffinerie als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Duplicat-Frachtbriefe bei den Sendungen kaukasischer Provenienz und die Original-Aufgabs-Recepisse bei den Sendungen galizischer Provenienz werden nicht wieder zurückgestellt	Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 41 ex 1890, sub Post 940, wird hiedurch annullirt.
				Krakau trans.					34·6	28·2	6·4			
			2. galizischer Provenienz	Stationen der Strecke Stanislau (incl.) bis Saybusch-Zablocie (excl.) der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen				Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr aus Galizien vom 1. Juni 1887, bezw. insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife der betheiligten Bahnen		a) Rücksichtlich der Strecke ab jeweiliger Aufgabsstation bis Saybusch-Zablocie für die Entfernung von 1—50 km 0·16 kr., von 51—100 km 0·13 kr., über 100 km 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 1 kr. Mgb. pro 100 kg b) Rücksichtlich der Strecke Saybusch-Zablocie—M.-Ostrau 21·4 kr. pro 100 kg				
				Kolomea					kr. 101·7	kr. 97·7	kr. 4·—			
				Posada-Chyrowska					91·6	67 4	24·2			
				Ustrzyki					88·1	64·7	23·4			
				Olszaniza					85·9	63 —	22·9			
1005	**Galizischen Carl Ludwig-Bahn**	Localbahn Jaroslau-Sokal	Brennholz	Werchrata	Krakau	**Minimalquantum 500 Waggons à 10 Tonnen.** Verladung und Abladung durch die Partei, bezw. deren eigene Arbeitskräfte	Auf Jahresfrist	Localtarife	kr. 38·9	kr. 28·6	kr. 10·3	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Refactiewerber als Versender lautenden Original-Aufnahmsscheine, spätestens bis 31. Mai 1891	
				Huta zielona					39·5	29·1	10 4			
				Rawa ruska					40·1	29·7	10·4			
				Zielona					41·0	30·6	10·4			
				Uhnów					42·0	31·6	10·4			
				Korczów					42·8	32·4	10·4			
				Bełz					44·1	33·7	10·4			
				Zużel					44·4	34 0	10·4			
				Ostrów					45·1	34·7	10 4			
				Krystynopol					45·6	35·2	10·4			
				Sokal					46·5	36·1	10·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1006	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dachziegel	Hohenmauth	Prag St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif	39·4	30·0	9·4	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten innerhalb 8 Tagesstunden zu besorgen
			Mauer- und Dachziegel	Uhersko	Pardubic St.E.G.				8·4	7·4	1·0			
					Přelouč				12·1	11·1	1·0			
					Kolin St.E.G.				19·2	17·7	1·5			
					Peček				22·8	20·3	2·5			
					Böhm.-Brod				25·8	22·3	3·5			
					Prag St.E.G.				32·7	28·0	4·7			
1007	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben und Rübenschnitze	Alt-Kolin	Elbeteinitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltig. Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1890 bis auf Widerruf, längstens bis Ende April 1891	Localtarif	5·6	5·0	0·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Kladrub					6·4	5·4	1·0			
				Kolin					6·6	5·6	1·0			
				oder vice versa										
1008	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Glasscherben	Budapest St.E.G.	Gaya	In vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif, Theil II, Heft 1	76·7 kr.	58 9 kr.	17·8 kr.	Im Kartirungswege		
				via Vlarapass										
1009	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben, Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze und Presslinge	Wlkosch-Keltschan	Ungar.-Ostra	Frachtzahlung mindestens für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1891	Localtarif	9·2	7·9	1·3	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen besorgt die Partei
				Gaya					11·3	9·8	1·5			
				oder vice versa										
1010	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Modor-Senkvic	Nemotitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	63·3 kr.	53·6 kr.	9·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen längstens bis 31. März 1891	
				via Marchegg—Brünn										
1011	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rübe und Rübenschnitte	Cerhenic Zuckerfabrik	Velim	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C, resp. den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1891	Localtarif	5·6	4·5	1·1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Kolin St.E.G.				6·6	5·6	1·0			
					Peček				5·6	4·5	1·1			
					Pořičan				6·9	5·9	1·0			
					B.-Brod				8·2	7·2	1·0			
					Auwal				11·0	10·0	1·0			
					Běchovic				13·4	10 4	3·0			
					Lieben St.E.G.				15·3	12·3	3·0			
			Saturationsschlamm		Velim				4·8	4·5	0·3			
					Peček				4·8	4·5	0·3			
					Běchovic				11·4	10 4	1·0			
					Lieben St.E.G.				13·1	12·3	0·8			
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1012	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier aller Art	Gmunden K.R.B.	Triest-Hafen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarif für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verkehr	kr. ö. W. 175·7	kr. ö. W. 173·9	kr. ö. W. 1·8	Im Kartirungswege		
				Hilm-Kematen					175·8	173·9	1·9			
				Lambach					182·6	173·9	8·7			
				Linz					182·6	173·9	8·7			
				Steyer					175·2	173·9	1·3			
				Ulmerfeld					177·4	173·9	3·5			
				Wels					182·6	173·9	8·7			
				Aichberg-Steyrermühl					192·7	173·9	18·8			
		Südbahn-Gesellschaft		Lambach	Fiume				202·6	197·9	4·7			
				Linz					202·6	197·9	4·7			
				Wels					202 6	197·9	4·7			
				Aichberg-Steyrermühl					212·7	197·9	14·8			
1013	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Russische Sardinen (Pickleshäringe)	Czernowitz	Lemberg loco und transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach Lemberg loco, Medyka loco und den östlich von Medyka gelegenen Stationen der Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów), ferner nach Stationen der k. k. Staatsbahnen via Chryplin und via Stanislau und nach Rumänien via Suczawa. Routenvorschrift in den Frachtbriefen ist unzulässig. a) In beliebigen Mengen b) In Mengen von mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. a) 137·0 b) 137·0	kr. 122·4 95·1	kr. 14·6 41·9	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	
					Stanislau transit				a) 67·0 b) 67·0	58·0 48·8	9·0 18·2			
					Chryplin transit				a) 65·0 b) 65·0	56·1 47·5	8·9 17·5			
					Suczawa				a) 49·0 b) 49·0	41·4 36·4	7·6 12·6			
1014	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk und Ziegel	Dux A.T.E. und Dux-Ladowitz transit	Bodenbach D.B.E.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif der Dux-Bodenbacher Eisenbahn	kr. 19·1	kr. 13·2	kr. 5·9	Im Kartirungswege		
					Bruch				7·7	5·8	1·9			
					Bünaburg				18·6	12·4	6·2			
					Dux-Liptitz				5·6	4·6	1·0			
					Eisenberg				11·3	8·1	3·2			
					Eulau				16·8	11·4	5·4			
					Görkau				13·9	9·7	4·2			
					Hohenstein				11·0	7·9	3·1			
					Kleinkahn				14·2	9·8	4·4			
					Kosten				7·9	6·0	1·9			
					Kulm				11·8	8·4	3·4			
					Obergeorgenthal				10·0	7·3	2·7			
					Oberleutensdorf				8·7	6·5	2·2			
					Ossegg				6·6	5·2	1·4			
					Rosenthal-Graupen				10·3	7·4	2·9			
					Tellnitz				12·6	8·9	3·7			
					Teplitz-Waldthor				9·0	6·6	2·4			
					Tyssa-Königswald				15·2	10·5	4·7			

Berichtigung. Galizische Carl Ludwig-Bahn. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 42 vom 12. April 1890, sub Post 962, für Brennholz ab Basznia und Horyniec nach Lemberg C B. publicirten Refactie im Kartirungswege soll es unter „Besondere Bemerkungen" heissen: „Die Sicherstellung des Minimalquantums erfolgt durch Erlag einer entsprechenden Caution."

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 42 vom 12. April 1890, sub Post 959, verlautbarten Nachlässe vom bestehenden Frachtsatze haben zu entfallen, dagegen die zugestandenen Frachtsätze zu lauten:

Von Wejhybka nach Mähr.-Ostrau . . . . . 54·3 kr. }
„ „ „ Schönbrunn . . . . . 54·8 kr. } exclusive der vertragsmässigen Einfahrtsgebühr in Wejhybka

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf

Lieferung mineralischer Kohle.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle für die Zeit vom 1. Jänner 1891 bis 31. December 1891 in dem für diesen Zeitraum erforderlichen beiläufigen Ausmasse von 700.000 Tonnen, gelangt im Wege schriftlicher Offerte zur Vergebung. Die k. k. General-Direction behält sich jedoch bei zusagendem Offerte vor, auf 3 Jahre, d. i. vom 1. Jänner 1891 bis December 1893, abzuschliessen. Die Offerte können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch das Mischungsverhältniss auf Grund der „speciellen Bedingnisse für die Lieferung mineralischer Kohle" anzugeben. Die der Offertstellung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Bedingnisse können bei der k. k. General-Direction, Unter-Abtheilung 3 für den Zugförderungs- und Werkstättendienst (Wien, Fünfhaus, Administrations-Gebäude) behoben werden, beziehungsweise werden dieselben dem Offerenten über Verlangen zugesendet. Daselbst können auch die Resultate der im Jahre 1889 beim Locomotivbetriebe constatirten Brennwerthe der erprobten Kohlengattungen eingesehen werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle" versehen, bis längstens 30. April 1890, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. General-Direction abzugeben, und haben die Offerenten, in Abänderung der Bestimmungen des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen, für die Einhaltung der Offerte bis 30. Juni 1890 verbindlich zu bleiben.

Von dem ausgeschriebenen Quantum entfallen:

für die westlichen Linien	568.000
„ „ galizischen Linien	97.000
„ „ mährisch-schlesischen Linien	17.000
„ „ Istrianer Bahn	18.000

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (mit Ausschluss von Stationen der Dalmatiner Staatsbahn) als Einlieferungsstelle nominirt werden.

Wien, im April 1890.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Actionäre zur

XXIII. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche **Mittwoch den 28. Mai 1890,** um 10 Uhr Vormittags in Wien, im Bösendorfer-Saale, I., Herrengasse 6, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1889.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1889 gewählten Revisions-Ausschusses.
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Actiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern (nach § 20 der Statuten).
5. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1890 (nach § 46 der Statuten).

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Actien **längstens bis Montag den 28. April,** Mittags 12 Uhr, in **Wien** bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Credit-Anstalt, in **Berlin** bei der Deutschen Bank deponiren, und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammactien und jene von Actien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden.

Consignations-Blanquette werden von der gesellschaftlichen Liquidatur und an den bezeichneten Depôtstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1890.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien, I., Zedlitzgasse 4

Filialen: WIEN, VII., Neubaugasse 23 — STERNBERG, Mähren, Ringplatz 3.
Gegründet 1815.
Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Melanchthonstr. 28.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Königstrasse 44.
LONDON E. C., 1, New Basinghallstreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I. Hegelgasse 7. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — DITTERSBACH, b. Waldenburg i. Schl. — BENTHEIM, Holländ. Grenze.
HANNOVER, Theaterplatz 16. — HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a. S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen.
SCHWARZA in Thüringen.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz,

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft,
Spediteure der k. k. priv. Kaiser FerdinandsNordbahn, der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft
Agentur des „Norddeutschen Lloyd" in Bremen.
Eilgut-Sammeldienst.
Comptoir im eigenen Hause und am Bahnhofe.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, k. und k. Bosna-Bahn.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Specialverkehr nach und von **Russland.**
Verzollungen und Incasso in **Russland.**
Internationale Speditionen und Sammelladungen.

Stefan Dewoniski.

WIEN, Maria Theresienstrasse Nr. 3.

Erben & Gerstenberger vormals Brüder Wimmer, Prag.

Speditionsbureau für internationale Transporte.
Speditionsbureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen. — Grosse Lagerräume.
Möbelwagen.

Exelbirth & Schwager.

Spedition und Commission.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY und RADZIWILOW.
D. Exelbirth in Odessa.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen. Feste Uebernahmssätze nach allen Richtungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gerstmann & Lindner, Brünn, Spediteure

der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn
besorgen prompt, sachkundig und billigst Speditionen, zollämtliche Expeditionen jeder Art, Einlagerungen sammt Assecuranz; ferner Vertheilungen von Sammelladungen, sowie auch Möbeltransporte nach allen Richtungen.

Goldlust & Comp.

Speditions-Bureau der k. k. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.
Spedition und Commission. BRODY — PODWOLOCZYSKA — KRAKAU.
Filialen:
RADZIWILLOW, WOLOCZYSKA, SOSNOWICE-KATTOWITZ O/S., SZCZAKOWA-GRANICA, WIEN, SOKAL,
Regelmässiger Sammelladungsverkehr nach Russland, Rumänien und vice versa.
Ermässigte feste Uebernahmen nach allen Richtungen. Correcte Zollabfertigung.

Karpeles & Hirsch, Wien

I., Zelinkagasse 14
Spedition und Commission.

Otto Hailer & Cie.

Spedition und Incasso.
Agentur der k. k. priv. österr. Südbahn für die Brennerlinie.
Hauptagentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreich.-ungar. Lloyd für die Schweiz und Vorarlberg.
RORSCHACH, ROMANSHORN und BUCHS (Schweiz).
LINDAU (Bayern) — BREGENZ (Oesterreich).
Verzollungen.
Specialdienst nach Triest und Wien.

N. Katzner

Spedition und Commission.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., GRANICA, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen.
Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Popper & Co., Wien

Spedition und Commission.
Bureau: II., Schöllerhof. — Magazine: II., Taborstrasse Nr. 11.
Special-Sammeldienst nach Nord- und Süddeutschland, Böhmen, Mähren, Schlesien, Ungarn und Siebenbürgen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831)
Spedition, Commission und Incasso. Stein- und Braunkohlen en gros-Geschäft.
Uebersiedlungen per Bahn und Achse mit Möbelwagen.
Agentie der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Speditions-Bureau: für die k. k. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 45. **Wien, 19. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 5. April 1890, Z. 43.333 ex 1889, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Verwendung elektrischer Intercommunications-Signale bei Schnellzügen, dann die successive Einführung von Intercommunications-Signalen bei allen reinen Personenzügen auf Hauptbahnen.

Laut Bericht des Verwaltungsrathes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als damals vorsitzender Verwaltung in der Directoren-Conferenz, vom 7. October 1889, Nr. 76.945/IV, hat die am 13. December 1888 abgehaltene gemeinschaftliche Directoren-Conferenz über Antrag des technischen Comité auf Grund der bei den verschiedenen Systemen der Intercommunications-Signale durch eine Reihe von Jahren gesammelten Erfahrungen folgende Beschlüsse gefasst:

1. Es empfiehlt sich, ein einheitliches Intercommunications-Signal, und zwar ein elektrisches Signal, für schnellfahrende Züge einzuführen;
2. die Aufstellung einer Normalkupplung für die elektrischen Leitungen dieses Signals wird als nothwendig erkannt;
3. als Normalkupplung für diese elektrischen Leitungen wird für Wagen mit Vacuumbremse bei Neuherstellungen die bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Verwendung befindliche Kupplung empfohlen.

Durch diese Beschlüsse ist nunmehr die Uebergangsfähigkeit der mit Intercommunications-Signalen versehenen, bezw. zu versehenden Wagen im wechselseitigen Verkehre angebahnt, und erscheinen die Schwierigkeiten, welche bisher der allgemeinen Einführung dieser Signale bei Schnellzügen entgegenstanden, im Wesen behoben.

Im Verfolge des h. ä. Erlasses vom 23. August 1880, Z. 20.615 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 106), wird nunmehr im Hinblicke auf die vorbesprochenen Beschlüsse der gemeinsamen Directoren-Conferenz die geehrte Verwaltung aufgefordert, bei Schnellzügen als Intercommunications-Signal ein elektrisches Signal einzuführen, und, insoferne die Einrangirung fremder Wagen, bezw. der Uebergang der eigenen Wagen in Betracht kommt, dahin zu wirken, dass die vorgeschlagene einheitliche Kupplung für die elektrischen Leitungen zur Anwendung gelange.

Als Termin, von welchem ab die Schnellzüge mit einem elektrischen Intercommunications-Signal versehen sein müssen, wird der 1. October 1891 festgesetzt.

Im Hinblicke auf die hervorragende Wichtigkeit der Intercommunications-Signale sowohl für die persönliche Sicherheit der Reisenden, als auch für die Verkehrssicherheit überhaupt, findet sich das Handelsministerium weiters bestimmt, die successive Einführung von Intercommunications-Signalen auch bei allen reinen Personenzügen auf Hauptbahnen — Localzüge ausgenommen — der geehrten Verwaltung dringend nahezulegen, wobei auf die Wahl eines einheitlichen Signalsystems geringerer Werth als auf die baldige Activirung der fraglichen Einrichtung gelegt wird, und ausser elektrischen auch erprobte mechanische Intercommunications-Signale, die in letzterer Zeit sehr beachtenswerthe Verbesserungen erfahren haben, in Aussicht genommen werden können.

Die Typenpläne des einzuführenden Signalmittels sind der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen zur Genehmigung vorzulegen, gleichwie dieser Aufsichtsbehörde auch die versuchsweise Anwendung eines neuen Signalmittels anzuzeigen ist.

Um einen vollständigen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand der Ausrüstung der Schnellzüge mit Intercommunications-Signalen zu gewinnen, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, bis Ende Juni d. J. im Wege der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen anher zu berichten, welches System eines Intercommunications-Signals und bei welchen Zügen dasselbe auf den dortigen Linien in Verwendung steht.

Wien, am 5. April 1890.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Europäische Donau-Commission.

Schiffahrts-Gebührentarif für die Sulinamündung.

Die europäische Donau-Commission hat in ihrer letzten Herbstsession den nachstehenden am 1. Jänner in Kraft getretenen Tarif für die an der Sulinamündung einzuhebenden Schiffahrts-Gebühren festgesetzt:

Art. 1. Jedes Segel- oder Dampfschiff und jedes Frachtschiff ohne Ausnahme, welches den Hafen von Sulina in Ballast anläuft und verlässt, hat blos eine Gebühr von 16 Cts. für jede Registertonne zu entrichten. Keiner Gebühr unterliegen: die Kriegsschiffe, die auf Grund ihres Tonnengehaltes gebührenfreien Schiffe und die Schleppdampfer, woferne sie nicht als Lichterboote verwendet werden.

Art. 2. Schiffe, welche in Sulina oder stromaufwärts davon Waaren laden oder löschen, zahlen per Registertonne:

bei einem Tonnengehalte von	bis	im Falle der Ladung in Sulina	stromaufwärts davon
201	400	0·55 Frcs.	1·10 Frcs.
401	600	0·75 „	1·30 „
601	800	1·10 „	1·70 „
801	1000	1·20 „	1·80 „
über	1000	1·25 „	1·90 „

Art. 3. Postpacketboote mit regelmässigem, periodischem Passagierdienst geniessen eine 60percentige Ermässigung von den in Art. 2 festgesetzten Gebühren.

Art. 4. Jedes Segel- oder Dampfschiff mit Ausnahme der in Art. 3 erwähnten Passagier- und Postdampfer hat alljährlich bei der ersten Reise in die Donau die vollen nach dem gegenwärtigen Tarif entfallenden Gebühren zu entrichten. Für jede folgende in demselben Jahre unternommene Reise hat es dagegen nur 85 pCt. der vollen Abgaben zu bezahlen.

Art. 5. Schiffe, welche auf der Rhede von Sulina laden, zahlen eine feste Gebühr von 100 Frcs., Schleppschiffe, welche ihnen die Ladung zuführen und nicht nach ihrem Tonnengehalte abgabenfrei sind, 55 Cts. per Registertonne.

Art. 6. Jedes Schiff, welches den Hafen von Sulina anläuft und innerhalb 12 Monaten nicht wieder verlässt, hat die in den Art. 1 und 2 vorgeschriebene volle Gebühr zu entrichten. An Stelle des Erlages dieser Gebühr ist Sicherstellung durch solidarische Bürgschaft eines notorisch zahlungsfähigen, im Hafen von Sulina wohnenden Bürgen zulässig.

Art. 7. Jedes Floss und jede Holztraft, welche den Hafen von Sulina verlässt, um in See zu gehen, entrichtet eine feste Schiffahrtsgebühr, deren Höhe in Francs in nachstehender Tabelle bestimmt wird:

Flösse oder Holztraften in einer Breite von	Gebühr für Flösse und Holztraften bei einer Tauchung von 10 Fuss oder darunter	mehr als 10—11 Fuss	11—12 Fuss	12—13 Fuss	13—14 Fuss	14—15 Fuss	15—16 Fuss
weniger als 40 Fuss	80	120	160	200	240	280	320
40—49 Fuss	160	160	200	240	280	320	360
50—59 „	240	240	240	280	320	360	400
60—69 „	320	320	320	320	360	400	440
70 Fuss und darüber	400	400	400	400	400	440	480

Flösse und Holztraften, welche tiefer als 16 Fuss tauchen, zahlen ausser der in der letzten Spalte der vorstehenden Tabelle angegebenen Gebühr noch einen Zuschlag von 40 Frcs. für jeden Fuss oder Bruchtheil eines Fusses Mehrtauchung als 16 Fuss.

Die Dicke der Stämme, welche den Kiel bilden, wird bei der Messung der Tauchtiefe mitgerechnet und die der Gebührenberechnung zu Grunde gelegte Breite ist die grösste Breite des Flosses oder der Holztraft. Die Ausmasse verstehen sich in englischen Fuss.

Art. 8. Die in den vorstehenden Artikeln festgesetzten Gebühren schliessen in sich: die Gebühr zur Deckung der Kosten der von der Europäischen Donau-Commission ausgeführten Arbeiten und sonstigen Verbesserungen, die bestehenden Gebühren zur Unterhaltung der zum Beleuchtungssystem der Donaumündungen gehörigen Leuchtthürme, die Gebühren zur Deckung der Kosten des Lootsendienstes in der Durchfahrt von Sulina und im Strome zwischen Braila und Sulina und der Auslagen für die sonstigen Einrichtungen zur Erleichterung der Schifffahrt.

Abgesehen von diesen Gebühren sind die Schiffe keiner anderen Abgabe oder Gülte unterworfen.

Die Schiffahrts-Gesellschaften, welche von der ihnen eingeräumten Befugniss, ihre Schiffe durch ihre eigenen Lootsen führen zu lassen, Gebrauch machen, geniessen eine Ermässigung von 20 pCt. der einzuhebenden Gebühren für die stromaufwärts gehenden Fahrzeuge, welche bei Regelung der monatlichen Abschlüsse in Abzug gebracht wird.

Art. 9. Die Gebühr wird an den Schiffahrts-Cassen-Director in Sulina entrichtet, welcher darüber eine Quittung ausstellt.

Im Einhebungsamte ist eine Umrechnungstabelle für die an der unteren Donau im Umlaufe befindlichen Münzen in Francs angeschlagen, welche nach den Umständen revidirt wird.

Gebühren, deren Fälligkeit oder Liquidirung von den Parteien angefochten oder bestritten wird, sind bei der Schiffahrtscassa behufs Verwahrung zu erlegen.

Begehren auf vollständige oder theilweise Rückzahlung der entrichteten Gebühren sind vor die Europäische Donau-Commission oder die an deren Stelle tretende internationale Behörde zu bringen; sie müssen bei Strafe des Verlustes des Anspruches innerhalb drei Monaten von der Zahlung oder dem Erlage behufs Verwahrung an gerechnet schriftlich überreicht werden.

Art. 10. Die nach dem gegenwärtigen Tarife zu entrichtenden Gebühren werden nach dem Nettotonnengehalt des Schiffes berechnet, welcher zu diesem Zwecke auf das von der Europäischen Donau-Commission angenommene Aichungssystem umgerechnet wird.

Die von der Commission angenommene Aichungseinheit ist ein Raum von 100 englischen Kubikfuss gleich 2·83 m^3.

Der Tonnengehalt der Schiffe wird den Bordpapieren entnommen, jedoch ist den Capitänen, deren Schiffe von dem beim Hafencapitanate in Sulina befindlichen Verificationsbureau nach der für leere Schiffe verwendbaren Regel geaicht wurden, gestattet, die Gebühren nach Massgabe des Tonnengehaltes zu entrichten, welcher in dem vom Hafencapitän ausgestellten Messbriefe angegeben ist.

Art. 11. Schiffe, welche ohne ihren Tonnengehalt ausweisende Bordpapiere in die Donau einlaufen, unterliegen einer annähernden Vermessung durch die dem Hafencapitanate in Sulina zugetheilten beeideten Verifications-Beamten, und wird das Ausmass der zu entrichtenden Gebühren nach dem durch diese Vermessung ermittelten Tonnengehalte berechnet.

In der gleichen Weise wird verfahren, wenn der in den Bordpapieren angegebene Tonnengehalt offenkundig unrichtig ist.

Die Aichung erfolgt in beiden Fällen über Auftrag des Hafencapitäns von Sulina, sei es von Amtswegen oder auf Begehren des Directors der Schiffahrts-Cassa, und wird die zuständige Consularbehörde von dem Zeitpunkte, wo zur Vermessung geschritten wird, verständigt, um, falls sie es für angemessen erachtet, derselben beiwohnen zu können.

Die von den Verifications-Beamten vorgenommenen Messungen sind kostenfrei, können aber im Berufungs- oder Beschwerdewege nicht angefochten werden.

Art. 12. Jedes Schiff, Floss oder jede Holztraft, welche sich auf irgend eine Weise ganz oder theilweise der Zahlung der im gegenwärtigen Tarife festgesetzten Gebühren zu entziehen sucht, verfällt, abgesehen von den nach dem Vorstehenden zu entrichtenden Gebühren in eine Geldstrafe im Ausmasse von mindestens dem Doppelten und höchstens dem Vierfachen dieser Gebühren.

Erscheint die in den Bordpapieren enthaltene Angabe des Tonnengehaltes betrügerisch, so wird zur Verificirung des Tonnengehaltes geschritten.

Die Verhängung von Geldstrafen steht in erster Instanz dem Hafencapitän von Sulina zu. Die Mittheilung des Straferkenntnisses an den Verurtheilten erfolgt in der durch Art. 151 des Schiffahrts- und Polizei-Reglements für die Donau unterhalb Galatz vorgeschriebenen Weise.

Die Berufung gegen ein Straferkenntniss ist bei sonstiger Nichtigkeit innerhalb drei Monaten von der Zustellung entweder bei der Europäischen Donau-Commission oder der an ihre Stelle tretenden Behörde, oder bei dem eventuell zu diesem Behufe einzusetzenden gemischten Gerichtshofe einzubringen.

Die über die Berufung ergehenden Erkenntnisse unterliegen keinem weiteren Rechtszuge.

Die Straferkenntnisse des Hafencapitäns sind unbeschadet der Berufung executionsfähig. In diesem Falle ist der Strafbetrag bei der Schiffahrts-Cassa zur Verwahrung zu erlegen, an welche auch die Zahlung der rechtskräftig zuerkannten Strafen zu erfolgen hat

Art. 13. Die Commandanten der gemäss Art. 19 des Pariser Vertrages an den Donaumündungen stationirten Kriegsschiffe sind berufen, die Zahlung der im gegenwärtigen Tarife festgesetzten Gebühren und der rechtskräftig zuerkannten Strafen Seitens jener Schiffe zu sichern, welche ihrer Nationalität angehören oder deren Flaggen sie, kraft der Verträge, des Herkommens oder eines allgemeinen oder besonderen Auftrages schützen.

Das Eingreifen der Kriegsschiffe wird in der Regel vom Hafencapitän in Sulina über Ansuchen des Directors der Schiffahrtscassa angesprochen.

Ist kein Kriegsschiff anwesend, welches zu einem Zwangsvorgehen gegen ein widersetzliches Schiff berufen wäre, so hat der Hafencapitän von Sulina die Intervention des in Sulina stationirten rumänischen Kriegsschiffes in Anspruch zu nehmen.

Art. 14. Obige Gebühren haben vom 1. Jänner 1890 an für die auslaufenden Schiffe zur Anwendung zu kommen.

Die vor dem 1. Jänner 1890 in den Strom eingelaufenen Fahrzeuge, welche erst nach diesem Tage wieder in See stechen, haben jene Einlaufgebühr zu entrichten, welche sie nach Massgabe des gegenwärtig geltenden Tarifes zahlen würden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Flügelbahn von der oberen Stadt Saaz zu dem Ladegeleise der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bei Liebotschan. (Vorconcessions-Ansuchen.) Die Hopfenhändler Anton Christl, Josef Schwarzkopf, Engelbert Wurdinger, Carl Kreibich, Friedrich Schöftl und Leopold Telatko sind bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Flügelbahn von der oberen Stadt Saaz zum Ladegeleise der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bei Liebotschan eingeschritten. Durch diese Bahnanlage soll der Zustreifdienst für den insbesondere zur Zeit der Hopfenernte sehr regen Frachtenverkehr zur Station Saaz, welcher bisher durch die schlechten Terrainverhältnisse der oberen Stadt Saaz, sowie durch die mangelhafte Ueberbrückung des Egerflusses sehr erschwert wurde, erleichtert werden.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localfahrordnung.) Mit dem 20. April gelangt in den Localstrecken Wien (Westbahnhof) -St. Pölten und Wien (K.F.J.B.)-Tulln-Krems die Frühjahrs-Fahrordnung zur Einführung. Die wesentlichsten Aenderungen sind folgende:

In der Strecke Wien (Westbhf.) -St. Pölten: Die bisher zwischen Wien und Purkersdorf verkehrenden Züge Wien (Westbahnhof) ab 11 U. 45 M. Vorm. und 3 U. 30 M. Nachm., dann Wien (Westbhf.) an 12 U. Mittag und 5 U. 50 M. Nachm. werden bis, bezw. von Rekawinkel eingeleitet. Der Zug mit Ankunft in Wien 7 U. 55 M. Früh wird blos von Rekawinkel anstatt von Neulengbach verkehren, dagegen der aus Rekawinkel bisher in Wien 7 U. 10 M. Früh eintreffende Zug von Neulengbach aus mit Ankunft in Wien um 7 U. 20 M. Früh in Curs kommen.

Neu in Verkehr kommen die täglichen Züge mit Abfahrt von Wien (Westbhf.) 6 U. 5 M., 10 U. 30 M. Früh, 1 U. 50 M. Nachm. nach Purkersdorf, und mit Ankunft in Wien (Westbhf.) 7 U. 45 M., 8 U. 15 M. Früh und 7 U. 45 M. Abends aus Purkersdorf.

In der Strecke Wien (K.F.J.B.) -Tulln-Krems verkehren die Züge Wien ab 6 U. 52 M. Früh, 11 U. 35 M. Vorm. und Wien an 8 U. 30 M. Früh und 2 U. 15 M. Früh nach, bezw. von Kritzendorf anstatt bisher Klosterneuburg-Weidling.

Neu in Verkehr kommen die täglichen Züge mit Abfahrt von Wien (K.F.J.B.) 7 U. 50 M. Früh, 5 U. 25 M. Nachm. nach Kritzendorf, 6 U. 25 M. Abends nach St. Andrä-Wördern, und an Sonn- und Feiertagen Wien ab 4 U. 20 M. Nachm. nach Klosterneuburg-Weidling. Ferner die Züge mit Ankunft in Wien (K.F.J.B.) 9 U. 55 M. Früh aus Kritzendorf, 7 U. 44 M. Abends aus St. Andrä-Wördern, und an Sonn- und Feiertagen Wien an 7 U. 20. Abends aus Klosterneuburg-Weidling.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Einrichtung von Postcoupés in drei Personenwagen.) Ueber Anordnung des k. k. Handelsministeriums hat die Verwaltung der genannten Bahn beschlossen, die gesellschaftlichen Personenwagen I./II. Classe Nr. 156, 157 und 158 mit je einem Postcoupé auszustatten. Diese Wagen sind bestimmt, in die Schnellzüge Nr. 1 und 2 eingestellt zu werden. [Z. 12.166.]

Maschinen- und Waggon-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering. (Bau eines Cisternenwagens.) Die genannte Maschinen- und Waggon-Fabrik beabsichtigt über Seitens der Firma N. Schefftel in Wien, Erstes österr. Asphalt-Mahl- und Schmelzwerk, erfolgte Bestellung einen Cisternenwagen mit Bremse, nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 11. November 1888, Z. 38.267, genehmigten Type, zu bauen. Der fertiggestellte Wagen wird in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingestellt werden. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfällige Anzeige genehmigend zur Kenntniss genommen. [29. März, Z. 10.827.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Anschaffung von 16 Stück Personenwagen.) Die Direction der genannten Eisenbahn hat beschlossen, 8 Stück Personenwagen I./II. Classe und 8 Stück Personenwagen III. Classe bei der Waggonfabrik von Ganz & Co. in Budapest in Bestellung zu bringen. Die diesfalls aufgestellten Typenpläne wurden vom k. k. Handelsministerium, nachdem dieselben dem für Nachschaffungen von Personenwagen Seitens der Aufsichtsbehörde ins Auge gefassten vollständigen Intercommunications-System, wobei das Betreten des Laufbrettes durch das Zugsbegleitungs-Personale gänzlich vermieden wird, nicht entsprechen, nur in Anbetracht der durch die gepflogenen Erhebungen bestätigten Dringlichkeit dieser Bestellung genehmigt. Zugleich wurde der genannten Direction bemerkt, dass das k. k. Handelsministerium beabsichtige, fortan bei Anschaffung von Personenwagen durch die unterstehenden Bahnverwaltungen im Interesse der Sicherheit des Zugbegleitungs-Personals nur mehr Waggons einer dem vollständigen Intercommunications-System entsprechenden Type zuzulassen. [29. März, Z. 7721.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend projectirte Localbahnen ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 7. April, Z. 12.985/III, dem Franz Réthey und Consorten für eine von der Station Felsö-Galla der Linie Budapest—Bruck a. d. L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese in der Station Kis-Bér mit der Linie Uj-Szöny (Komorn) —Stuhlweissenburg der Südbahn-Gesellschaft, von dort aus in der Station Pápa mit der Linie Györ (Raab) —Kis-Czell der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Ungarische Westbahn) verbindende und weiterhin über Béb und das Gerenczer Thal bis Zircz führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 7. April, Z. 13.146/III, dem Reichstags-Abgeordneten Ladislaus Bohus und Consorten für eine von der Station Heves der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Kis-Ujszállás—Kis-Terenne (Mátraer Localbahn) abzweigende, diese über Jász-Szent-András, Mihálytelek und Járóhalma in der Endstation Jász-Apáti mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Ujszász—Jász-Apati, weiterhin in der Station Jászberény mit der Linie Hatvan—Szolnok der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, und von dort aus über Felsö-Szent-György, Boldogkása, Tamáskása, Tót-Almás, Koka und die Gemarkung von Várok in der Station Süly-Sáp mit den Linien Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) —Brassó (Kronstadt) —Predeal und Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 7. April, Z. 14.049/III, dem Advocaten Dr. Edmund Mayer in Gyula-Fehérvár (Karlsburg in Siebenbürgen) für eine von der Station Alkenyér (Sibót) der Linie Budapest—Arad—Tövis abzweigende, und über die Gemarkung von Felsö-Kenyér bis Kudszir führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 7. April, Z. 15.336, dem Reichstags-Abgeordneten, k. und k. Kämmerer Adam Bornemisza, dem Advocaten Dr. Friedrich Pinfsich, dem Emerich Veszter und dem Reichstags-Abgeordneten Dionys Bernáth für eine von der Station Szürthe (nächst Unghvár) der Linie Nyiregyháza—Csap—Unghvár der Ungarischen Nordostbahn abzweigende und diese über Pálócz, Nagy-Mihály, Varanno, Hannusfalu und die Gemarkung von Kapi in der Station Eperjes mit der Linie Abos—Orló der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verbindende, ferner eine als Flügelbahn von der zukünftigen Station Hannusfalu der projectirten Linie Szürthe—Eperjes abzweigende, durch das Topolyer Thal und die Gemarkung der Gemeinde Girált bis Bártfa (Bartfeld) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 7. April, Z. 21.301, dem Reichstags-Abgeordneten Dr. Hermann Neumann, dem Edmund Szeniczey und dem Peter Lupa für eine von der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Budapester Ringbahn vom Bahnhofe des V. Bezirkes (Leopoldstadt) abzweigende und, nach Ueberbrückung der Donau, über Alt-Ofen, Vörösvár, Pilis-Csaba, Leonyvár und die Gemarkung der Gemeinde Dorog bis Esztergom (Gran), zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Almás-Füzitö—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1888, Vorconcession Post 2) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Ipolyság—Balassa-Gyarmat. (Aussicht auf Realisirung.) Die von der Budapester Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft entsendete Trassirungs-Abtheilung hat, wie aus Budapest berichtet wird, die technischen Vorarbeiten für die projectirte Localbahn Ipolyság—Balassa-Gyarmat bereits vollendet. In Folge dessen werden die Concessionsverhandlungen bezüglich des Ausbaues dieser Bahn innerhalb kurzer Zeit erfolgen und scheint in Folge des Entgegenkommens der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Möglichkeit der Financirung des Unternehmens wesentlich gefördert.

Projectirte Localbahn Almás-Füzitö—Esztergom. (Bauvertrags-Abschluss.) Die Projectanten der Localbahn Almás-Füzitö—Esztergom (Gran), für welche Bahn die technischen Vorarbeiten bereits vollendet sind (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1888), und bezüglich welcher auch die Concessionsverhandlungen bereits geführt wurden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 und 66 ex 1889), haben, wie aus Budapest berichtet wird, mit der Wiener Bauunternehmungsfirma Brüder Horsitz im Vereine mit der Budapester Firma Emil Neuschloss einen Präliminar-Bauvertrag abgeschlossen, welcher im Falle des Erwerbes der definitiven Concession in Kraft treten wird.

Bácskaer Localbahnen. (Projectirte Erweiterung des Betriebsnetzes.) Die Direction der Bácskaer Localbahnen, d. i. der Linien Szabadka (Maria Theresiopel) —Zenta—Ó-Becse und Zenta—Horgos—Szeged (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1889), hat die Erweiterung ihres bisherigen Betriebsnetzes, und zwar von der Endstation Ó-Becse aus gegen Süden bis Titel, zum Anschlusse an die dortige Station der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, und gegen Norden von der Station Horgos aus zum Anschlusse an die Endstation Lajos-Misze der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Budapest—Lajos-Misze beschlossen und wird demnächst um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten einschreiten. Diese Bahn wird die fruchtbarsten Gebiete der ungarischen Tiefebene durchschneiden, selbe sowohl mit Budapest als mit der unteren Donau auf directem Wege verbinden und ferner eine weitere Verbindung des mittelungarischen Centralnetzes mit dem südungarischen Transversalnetze schaffen, sowie die Verproviantirung der Landeshauptstadt mit Entlastung der dort einmündenden Hauptbahnen vermitteln. Der Bau beider Linien wird in Folge des günstigen Terrains mit verhältnissmässig geringen Kosten verbunden sein und in der steinarmen Gegend weniger kosten, als die Anlage und Erhaltung von Chausséen mit solidem Unterbau.

Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Vertrags-Genehmigung.) Der kgl. ungarische Minister des Innern hat den vom Budapester Municipium mit der Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe bezüglich deren Hauptlinie im Bereiche der grossen Ringstrasse seinerzeit und vorbehaltlich der Genehmigung der betheiligten Ministerien abgeschlossenen Vertrag (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) genehmigt. Die vom Handelsminister noch zu ertheilende Genehmigung desselben ist in Folge dessen nächster Tage zu gewärtigen.

Budapester Zahnradbahn-Gesellschaft. (Eröffnung des Betriebes; Baufortschritte.) Die Direction der Budapester Zahnradbahn-Gesellschaft (Schwabenbergbahn) hat auf der bisher ausgebauten alten Strecke den noch beschränkten Betrieb am 13. April eröffnet — Die im Bau begriffene Fortsetzung der Linie bis zur Ecce homo-Wiese am Széchényiberge (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 und 125 ex 1889) wird zur Sommersaison fertiggestellt sein und mit Beginn der Sommerfahrordnung dem Betriebe übergeben werden können, da die Bauarbeiten nahezu vollendet sind.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Betriebsergebnisse seit Uebernahme der ungarischen Linien durch die Ungarische Nordostbahn.) Bezüglich des ungarischen Theiles der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn, welcher seit Durchführung der Verstaatlichung im Betriebe der Ungarischen Nordostbahn steht (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 und 56 ex 1889), liegt nunmehr die zwischen beiden Gesellschaften gepflogene Abrechnung des seither erzielten Betriebsergebnisses vor. Dieser zufolge betrugen die Bruttoeinnahmen der Ungar. Nordostbahn im Betriebsjahre 1888 3,630.015 fl., die Ausgaben hingegen 2,559.626 fl., so dass 1,070.388 fl. zur Deckung der Verzinsung der gesellschaftlichen Titres verblieben. Die Bruttoeinnahmen des ungarischen Theiles der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn betrugen im Jahre 1888 472.837 fl., die Ausgaben hingegen 643.977 fl., so dass der Staat nebst Auszahlung der Zinsen ausserdem noch 171.140 fl. als Betriebsdeficit decken musste. Die Schlussrechnung für das Betriebsjahr 1889 zeigt nun folgendes Resultat: beide Linien zusammen hatten Bruttoeinnahmen im Betrage von 4,287.204 fl., welchen die Ausgaben von 2,849.095 fl. gegenüber stehen; es verbleiben demnach 1,438.109 fl. zur Deckung der Verzinsung der Titres beider Bahnen, von welcher Summe 95.207 fl. auf die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn entfallen. Dieses Resultat soll nebst den durch Zusammenlegung der Verwaltungen beider Bahnen und Vereinfachung der Regie erzielten ökonomischen Erfolgen auch der zwischen der betriebführenden Ungarischen Nordostbahn und der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abgeschlossenen Tarifconvention (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 30 und 91 ex 1889), sowie der Einführung des Zonentarifes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 152 ex 1889) zu verdanken sein.

Ausland.

Italien. (Eisenbahn Venedig-Peschiera.) Die General-Direction der Strade ferrate Meridionali hat der Regierung ein Project für die Ausrüstung der eisernen Brücken zwischen den Stationen Venedig und Padua der Linie Venedig-Peschiera vorgelegt. Nach dem Voranschlage betragen die Kosten der Ausführungen, welche im Licitationswege vergeben werden, circa 59.552 Lire.

— (Eisenbahn Messina-Catania-Siracus.) Die General-Direction der Sicilischen Eisenbahnen hat bei der Regierung die Auswechslung der Eisenschienen auf der Strecke Bicocca-Siracus der Linie Messina-Catania-Siracus gegen Stahlschienen beantragt. Die Länge der Strecke beträgt über 24 km. Die Herstellungskosten werden sich auf 190.159 Lire belaufen, während das Material auf circa 517.000 Lire zu stehen kommen wird.

— (Eisenbahn Pavia-Abbiategrasso-Gallarate.) Der Stadtrath von Pavia hat in seiner Sitzung vom 24. März beschlossen, zu dem Baue der Eisenbahn Pavia-Abbiategrasso-Gallarate den Betrag von 20.000 Lire unter der Bedingung beizusteuern, dass die Linie im Laufe des Jahres 1893 eröffnet werde.

— (Eisenbahn Foggia-Lucera.) Das Eisenbahn-Comité (Comitato Superiore delle Strade ferrate) hat das die Uebernahme des Betriebes der Eisenbahn Foggia-Lucera durch die Adriatische Bahn betreffende Uebereinkommen genehmigt.

— (Eisenbahn dei Castelli Romani.) Die Gesellschaft der Römischen Secundärbahnen hat nach Fertigstellung der Strecke Rom-Ciampino der Eisenbahn dei Castelli Romani im Einvernehmen mit der Mittelmeerbahn an das kgl. General-Inspectorat der Eisenbahnen das Ansuchen um Genehmigung der Einmündung der genannten Eisenbahn in die Linie Rom-Neapel gestellt.

— (Eisenbahn Faenza-Florenz.) Der Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici hat die beantragte Bauvergebung der zwei Strecken Fantino-Crespino und Marradi-Fantino der Linie Faenza-Florenz genehmigt. Die Kosten der ersteren Strecke werden circa 7 Millionen, die der letzteren 6 Millionen Lire betragen.

— (Regierungsvertreter im Eisenbahn-Schiedsrichter-Collegium.) Zu Regierungsvertretern im Eisenbahn-Schiedsrichter-Collegium wurden bestimmt: Commandeure Saracco und Valsecchi, und zum Stellvertreter Johann Baccelli. Das Schiedsrichter-Collegium wird demnächst zur Wahl des Präsidenten und Vicepräsidenten schreiten.

— (Perron-Eintrittskarten.) Aus nachstehender Zusammenstellung sind die Einnahmen der drei grossen Netze aus dem Erlöse der Perron-Eintrittskarten in den Jahren 1888 und 1889 zu ersehen:

	1888 (Lire)	1889 (Lire)
Mittelmeerbahn	136.440·51	170.593·53
Adriatische Bahn	89.408·92	91.000·—
Sicilische Bahnen	6.438·89	7.645·53
Zusammen	232.288·32	269.239·06

— (Generalversammlung der Sardischen Eisenbahn-Gesellschaft.) Am 29. März hat die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Sardischen Eisenbahn-Gesellschaft (Compagnia Reale delle ferrovie Sarde) stattgefunden. Dem Berichte des Verwaltungsrathes entnehmen wir nachstehende Daten: Die Betriebseinnahmen betrugen im Jahre 1889 1,758.674·56 Lire, um 61.167·47 Lire weniger als im Vorjahre. Die Verringerung dieser Einnahmen war vorauszusehen und wurde schon anlässlich der Generalversammlung im Vorjahre, Angesichts der abnehmenden Bauausführungen und der dadurch bedingten Abnahme der Transporte, darauf hingedeutet. Trotzdem ist, da die Ausgaben sich in bei weitem grösseren Maasse verminderten, das Gesammterträgniss der Sardischen Eisenbahnen im Jahre 1889 um 68.588 Lire höher gewesen als im Vorjahre. In grossen Umrissen stellt sich der Jahresabschluss pro 1889 folgendermassen dar:

Einnahmen	8,542.894·13 Lire
Ausgaben	7,041.300·05 „
Reingewinn	1,501.594·08 Lire
Activen ex 1888	3.631·78 „
Summa	1,505.225·86 Lire

Das Präliminare pro 1890 hingegen lautet:

Einnahmen	8,519.355·60 Lire
Ausgaben	6,966.413·— „
Reingewinn	1,552.942·60 Lire.

Schweiz. (Eisenbahnstatistik für das Jahr 1888.) Mit Einschluss der im Jahre 1888 auch zur Eröffnung gelangten Bahnstrecken betrug nach der „Schweizerischen Eisenbahnstatistik" die Gesammtlänge der zur Ende des genannten Jahres im Betriebe befindlichen Eisenbahnen 2978·935 km, wovon auf die Bahnen mit Locomotivbetrieb 2875·179 km, die Drahtseilbahnen 6·349 km, die Tramways 35·700 km und auf die Bahnstrecken im Betriebe ausländischer Unternehmungen 61·707 km entfielen, und 2969·800 km auf schweizerischem Gebiete gelegen waren. — Das auf die im Betriebe gestandenen Locomotiveisenbahnen bis Ende 1888 verwendete Anlagecapital belief sich auf im Ganzen 912,234.467 Frcs. oder 315.435 Frcs. per Kilometer; hievon sind für Bahnanlagen und feste Einrichtungen 813,889.764 Francs, für das Rollmaterial 90,068.057 Frcs. und für Mobiliar und Geräthschaften 8,276.646 Frcs. verausgabt worden. Der mit 315.435 Frcs. bezifferte durchschnittliche Betrag der Anlagekosten wird von einigen Bahnen bedeutend überschritten; derselbe beträgt bei der Gotthardbahn 905.972 Frcs., Bötzbergbahn 486.614 Frcs., Arth-Rigibahn 459.307 Frcs., Rigibahn 410.789 Frcs., Rorschach-Heiden 377.564 Frcs. und bei der Centralbahn 339.783 Frcs. Die niedrigsten Anlagekosten berechnen sich pro Kilometer Bahnlänge für die Rigi-Scheidegg-Bahn mit 9600 Frcs., die Waldenburger Bahn mit 26.593 Frcs., die Strecken Frauenfeld-Wyl mit 36.097 Frcs., Tramelan-Tavannes mit 56.891 Frcs., endlich für die Birsingthalbahn mit 64.499 Frcs. und die Seethalbahn mit

79.747 Frcs. Der Fahrpark der schweizerischen Eisenbahnen bestand zu Ende 1888 aus 662 Locomotiven (darunter 363 Tender-Locomotiven), 1901 Personenwagen (davon 1626 mit Mittelgang, 53 mit Seitengang und 222 ohne Durchgang) und 9318 Lastwagen. Mit diesem Rollmaterial wurden 27,078.540 Reisende auf durchschnittlich 21·6 km und 8,873.172 t Güter incl. Gepäck und Thiere auf durchschnittlich 58·73 km Entfernung transportirt, wobei von den Sitzplätzen im Mittel 28·6 pCt. und von der Tragkraft der Lastwagen 35 pCt. ausgenützt waren. Von den Reisenden bedienten sich 1·90 pCt. der I., 18·88 pCt. der II. und 79·22 pCt. der III. Classe, während von der Tonnenzahl der transportirten Güter 1·20 pCt. auf Gepäck, 1·55 pCt. auf Thiere und 97·25 pCt. auf Güter aller Art entfielen. Die aus diesem Verkehre resultirenden Einnahmen betrugen für Personen 31,147.035 Francs, für Frachten 46,624.373 Frcs., im Ganzen somit 77,771.408 Francs, d. s. 26.034 Frcs. pro Kilometer oder 94·52 pCt. der Gesammteinnahmen des Jahres 1888, welche 82,283.477 Frcs., d. s. 27.544 Frcs. pro Kilometer ausmachten. Zur Bestreitung der Betriebsausgaben waren 38,306.026 Frcs., d. s. 12.823 Frcs. pro Kilometer oder 49·25 pCt. der Transporteinnahmen, bezw. 87·36 pCt. der Gesammtauslagen, welch letztere 43,850.883 Frcs., d. s. 14.679 Frcs. pro Kilometer, bezw. 53·29 pCt. der Gesammteinnahmen betrugen, erforderlich. Aus der Gegenüberstellung der Gesammteinnahmen und Gesammtausgaben verblieben 38,432.594 Frcs. Betriebsüberschuss, wovon 35,536.943 Frcs., d. s. 3·392 pCt. des verwendeten Anlagecapitals, als Reinerträgniss pro 1888 erübrigt wurden. Einzelne Eisenbahnen rentirten weit besser, so die Zürich-Zug-Luzern Bahn 9·80 pCt., die Brünigbahn mit 6·92 pCt., die Rigibahn mit 6·48 pCt., die Jura-Bern-Luzern Bahn mit 4·94 pCt. und die Centralbahn mit 4·66 pCt.

— (Uebertragung der Concession für die Eisenbahn von Chur nach Thusis.) Der Bundesrath hat über das Gesuch des Seb. Hunger, Advocat in Chur, in Gemeinschaft mit dem fusionirten Comité für die Bündnerische Centralbahn, gemäss des Berichtes und Antrages des Eisenbahn-Departements, gestützt auf den Bundesbeschluss, betreffs Fristverlängerung für die Eisenbahn Chur-Thusis-Filisur vom 26. Juni 1889, beschlossen, die durch Bundesbeschluss vom 26. April 1887 dem genannten Advocaten ertheilte und durch Bundesbeschluss vom 26. Juni 1889 um zwei Jahre verlängerte Concession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thusis und einer schmalspurigen Fortsetzung bis zur Filisurer Brücke, event. bis Bellaluna unter Vorbehalt der bestehenden und künftigen gesetzlichen Bestimmungen auf das fusionirte Comité für die Bündnerische Centralbahn zu übertragen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Directe Dampferverbindung nach und von Batum.) Sowie im Vorjahre, lässt die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auch heuer wieder zwischen Galatz und Batum zweimal im Monate einen Dampfer verkehren, mit welchem auch Passagiere angemessene Beförderung finden. Es ist dadurch eine directe Schiffsverbindung zwischen Wien und dem genannten Hafenplatze hergestellt und zugleich auch die kürzeste Route nach Tiflis und Persien gegeben. Die Fahrpreise betragen zwischen Galatz und Batum I. Classe 78 Frcs., Verdeck 26 Frcs.; zwischen Sulina und Batum I. Classe 70 Frcs., Verdeck 23 Frcs. per Person exclusive Verköstigung, welche nach Vereinbarung durch den Schiffsrestaurateur besorgt wird.

Schiffahrt auf der Elbe. (Verkehr auf der österr. Strecke im Jahre 1889.) Nach einem vom technischen Departement der k. k. Statthalterei in Prag veröffentlichten Ausweise über den auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze und deren grösseren Häfen, Landungs- und Umschlagsplätzen im Jahre 1889 stattgefundenen Schiffahrts- und Güterverkehr, gelangten an den genannten Plätzen insgesammt zur Abfertigung 10.303 Schiffe mit 21,741.040 q, und zwar im Böschungsverkehr 1867 Schiffe mit 2,275.980 q, im Ladeverkehr 8436 Schiffe mit 19,465.060 q. In den einzelnen Umschlags- oder Landungsplätzen gestaltete sich der Verkehr folgendermassen: Es wurden in Melnik geladen 30 Schiffe mit 37.440 q; in Raudnitz gelöscht 7 Schiffe mit 1020 q und geladen 38 Schiffe mit 38.420 q; in Leitmeritz gelöscht 17 Schiffe mit 2080 q, geladen 161 Schiffe mit 248.053 q; in Lobositz gelöscht 23 Schiffe mit 26.240 q, geladen 82 Schiffe mit 124.050 q; in Praskowitz geladen 23 Schiffe mit 62.403 q; in Aussig gelöscht 496 Schiffe mit 749.114 q, geladen 5731 Schiffe mit 14,066.933 q, darunter Kohlen 13,290.310 q; in Schönpriesen gelöscht 6 Schiffe mit 4660 q, geladen 287 Schiffe mit 820.950 q, darunter Kohlen 234.860 q; in Rosawitz gelöscht 116 Schiffe mit 163.467 q, geladen 944 Schiffe mit 2,215.180 q, darunter Kohlen 2,159.980 q; in Tetschen gelöscht 575 Schiffe mit 425.931 q, geladen 559 Schiffe mit 178.850 q und in Laube gelöscht 627 Schiffe mit 903.468 q, geladen 581 Schiffe mit 1,572.781 q. Der Grenzverkehr an der Elbe bei Schandau betrug thalwärts 8139 Schiffe mit 19,632.360 q, bergwärts 7633 Schiffe mit 2,265.530 q, somit zusammen 15.772 Schiffe mit 21,897.890 q. In Tonnenkilometern betrug der Verkehr in der Strecke Melnik-Aussig zu Berg 787.350 Tonnenkilometer, zu Thal 3,557.540 Tonnenkilom.; in der Strecke Aussig-Landesgrenze zu Berg 5,058.470 Tonnenkilom., zu Thal 63,297.435 Tonnenkilom.; in der Gesammtstrecke Melnik-Landesgrenze zu Berg 5,845.820 Tonnenkilom., zu Thal 66,854.975 Tonnenkilom., thal- und bergwärts 72,700.795 Tonnnenkilom.

In Melnik wurden 37.090 q Getreide geladen, in Raudnitz nur Getreide, in Leitmeritz 58.237 q Getreide und 5,840.000 Stück Ziegel, in Lobositz grösstentheils Getreide und 400.000 Stück Ziegel, in Praskowitz ausschliesslich nach Magdeburg und Berlin bestimmten Basaltschotter, in Aussig nebst der bereits erwähnten Kohle, die mit 120.821 Waggons zur Elbe gebracht wurde, insbesondere Zucker, und zwar 422.853 q. Der Gesammtverkehr in Aussig gestaltete sich zwar um 2,202.885 q geringer als im Vorjahre, dagegen um 2,621.205 q höher als 1887. Die Fahrzeuge wurden bergwärts bis Aussig durchwegs mit Ketten- oder Raddampfern geschleppt, während von Aussig ab 337 mit Dampf und 48 mit Pferden gezogen wurden. Der grösste Andrang von Fahrzeugen war in Aussig am 31. März 1889, wo deren 380 auf Ladung warteten. In Schönpriesen wurde hauptsächlich Zucker, 518.000 q, geladen. Trotz des Inslebentretens des letzteren Umschlagplatzes und der ungünstigen Wasserstandsverhältnisse steht der gesammte Umschlagverkehr des Jahres 1889 gegen jenen das Jahres 1888 in Tetschen blos um 9349 q, in Laube blos um 216.671 q zurück, wogegen der Ausladeverkehr in Aussig um 268.974 q, in Rosawitz um 47.647 q höher steht als im Vorjahre. Die Grenze haben 115 Schleppdampfer berg- und thalwärts passirt, von den Eilfrachtdampfern, welche flussaufwärts blos bis Laube verkehren, haben 99 thalwärts und 93 bergwärts die Grenze passirt. Die Personendampfschiffe sind an der Landesgrenze 850mal thal- und bergwärts, von der Station Tetschen 769mal bergwärts und 698mal thalwärts gefahren. Mit Flossholz sind 2291 Flösse mit 493.432 Festmeter über die Grenze gegangen. Der von der Moldau auf die Elbe und umgekehrt übergehende Schiffahrtsverkehr betrug 1889 zu Berg 133 Schiffe mit 99.875 q, zu Thal 240 Schiffe mit 347.152 q, zusammen 373 Schiffe mit 347.152 q, und daher zuzüglich dieses Durchgangsverkehres der Gesammtverkehr auf der österreichischen Elbestrecke bergwärts 2000 Schiffe mit 2,375.875 q Ladung, thalwärts 8676 Schiffe mit 19,712.317 q Ladung, zu Berg und Thal 10.676 Schiffe mit 22,088.192 q Ladung. Die Differenz zwischen dem Total- und dem Grenzverkehr beruht theilweise in dem Localverkehr, theilweise in dem ungeladenen Güterquantum. Dem Vorjahre gegenüber ist der Gesammtverkehr wegen der kleinen Wasserstände der Monate Juli, August und September und der abnorm günstigen Wasserstände 1888 um rund 1·75 Millionen Metercentner zurückgeblieben, gegenüber dem Verkehre des Jahres 1887 aber noch immer um 2·25 Millionen Metercentner höher, was eine Verkehrssteigerung von 10 pCt. bedeutet. Die Kohle machte im Berichtsjahre 80 pCt. des Thal- und 72 pCt. des Gesammtverkehres aus. Die durchschnittliche Beladung eines Schiffes betrug 2110 q. Die Gesammtzahl der neu erbauten Fahrzeuge betrug 809, wovon 654 in Aussig und 155 in Tetschen hergestellt wurden. Zur Ueberwinterung kamen nach Melnik 16, Raudnitz 4, Leitmeritz 10, Aussig 99 und Rosawitz 169, zusammen also 298 Schiffe.

Preussen. (Schiffahrt auf der Oder.) Die Schiffahrt auf der Oder ist, wie aus Breslau gemeldet wird, seit Mitte März eröffnet und es hat daher das Fahrmaterial, welches für den Verkehr Breslau-Stettin zur Zeit aus 56 Dampfern und etwa 1200 Kähnen besteht, diesmal verhältnissmässig früh in Thätigkeit treten können. Die Frühjahrsfracht besteht zum grössten Theile aus Rohzucker und Kohlen, doch sind auch aus Oppeln bedeutende Cementtransporte angemeldet. Für die Einfuhr auf dem Wasserwege sind bereits reichliche Massen aller Art Güter, insbesonders englisches Roheisen, Phosphate, Petroleum und Häringe zum Abschlusse gelangt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Linie Lemberg-Suczawa.)

Ermässigung von Auf- und Abgabs-Nebengebühren.

Mit Giltigkeit bis zur Einführung im Tarifswege gelangen für nachbenannte Artikel in den Stationen der Strecke Lemberg-Suczawa nachstehende Begünstigungen rücksichtlich der Lagerzinsfreiheit und Berechnung des Lagerzinses zur Anwendung, und zwar:

1. für Petroleum und Mineralöle aller Art,
   a) bei der Aufgabe ein Lagergeld von 1·5 kr. für angefangene 100 kg und Tag nach Ablauf von 24 Stunden,
   b) bei der Abgabe ein Lagergeld von 1·5 kr. für angefangene 100 kg und Tag nach Ablauf von 3 Tagen;
2. für leer retour angelangte Petroleumfässer bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von 6 Tagen;
3. für Sudsalz bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von 4 Tagen.

Wien, am 15. April 1890. [248]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag XVII zum Personentarife, Heft II.

Zu dem Personentarife, Heft II, ist ein vom 1. Mai 1890 giltiger Nachtrag XVII erschienen, welcher Fahrbegünstigungen für Arbeitertransporte enthält.

Exemplare erliegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf und können in Wien, I., Pestalozzigasse 8, bezogen werden.

Wien, am 16. April 1890. [249]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Ungarn).

Herausgabe von Nachträgen zu den Heften 3, 4 und 6 des Gütertarifes.

Am 1. Mai 1890 treten der 6. Nachtrag zu Heft 3, der 10. Nachtrag zu Heft 4 und der 6. Nachtrag zu Heft 6 des Gütertarifes für oben bezeichneten Verband in Kraft.

Der Nachtrag 6 zu Heft 3 enthält Ausnahmefrachtsätze für Getreide pp. und Kleie pp. für die neu einbezogene Station Braunschweig (Ostbahnhof) des Directionsbezirkes Magdeburg, Ausnahmefrachtsätze für Getreide pp. für die neu einbezogenen Stationen Bánócz, Homonna, Nagy-Mihály und Töke-Terebes der Ungarischen Nordostbahn, sowie Ausnahmefrachtsätze für Kleie pp. für die Stationen Monor der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Hatvan der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. Auch werden durch diesen Nachtrag die besonderen Bestimmungen theilweise ergänzt, bezw. geändert.

Der Nachtrag 10 zu Heft 4 enthält Aenderung, bezw. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, ferner Bestimmungen über Aufhebung einzelner Frachtsätze pp., Berichtigungen, sowie einen Ausnahmetarif für Heu und Stroh von Kaschau nach einzelnen deutschen Stationen, und einen Ausnahmetarif für Asphaltmastix vor Vorwohle nach Pressburg. Zugleich wird durch diesen Nachtrag die Station Braunschweig (Ostbahnhof) in den Tarif neu aufgenommen und das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifes 7 (Wolle pp.) vom 15. Juni 1890 ab dahin abgeändert, dass der Artikel Kammzug von dem genannten Tage ab von der directen Abfertigung nach den Sätzen des genannten Ausnahmetarifes ausgeschlossen ist.

Der Nachtrag 6 zu Heft 6 enthält Ergänzung, bezw. Aenderung der Tariftabellen und des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 14. April 1890. [250]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Ausgabe von Abonnementkarten.

In der Zeit vom 15. April bis 15. October 1890 gelangen in der Station Prag nach Kuchelbad, Radotin, Černošic, Dobřichovic, Řevnic und Karlstein Abonnementkarten in Buchform für 20 und für 40 einfache Fahrten mit besonders ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe.

Die Fahrpreise und sonstigen Bestimmungen hiefür sind aus den in den betreffenden Stationen affichirten Placaten zu entnehmen.

Prag, am 5. April 1890. [251]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung ermässigter Tour- und Retourkarten mit 60tägiger Giltigkeit für den Curort Luhatschowitz (Mähren).

Für Besucher des Badeortes Luhatschowitz werden bis auf Weiteres in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ermässigte Tour- und Retourkarten zur Fahrt nach der Station Aujezd-Luhatschowitz und retour via Hradisch zu folgenden Preisen ausgegeben, und zwar:

ab	II. Cl.	III. Cl.
Wien (Nordbahnhof)	fl. 7.72	fl. 5.07
Olmütz	„ 4.52	„ 3.07
Troppau	„ 8.32	„ 5.47
Teschen	„ 8.32	„ 5.47
Bielitz	„ 10.12	„ 6.87
Krakau	„ 13.92	„ 9.27

Vorbezeichnete Karten berechtigen zur Benützung der Personenzüge, eventuell gegen normale Aufzahlung auch zur Benützung von Schnellzügen.

Die Giltigkeitsdauer beträgt 60 Tage, den Tag der Lösung, sowie Sonn- und Feiertage mitgezählt.

Auf jede Karte wird sowohl auf der Hin- als auf der Retourfahrt ein Gepäcks-Freigewicht von 25 kg gewährt.

Wien, am 15. April 1890. [252]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1015	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohöl	Sloboda rungurska Grube	Kolomea Bahnhof	Aufgabe in Cisternenwagen in Mengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum pro Wagen. Verfrachtung des Gesammt-Bedarfes, sowie der Gesammt-Production der Firma ausschliesslich mittelst Eisenbahn*) Beistellung eigener Cisternenwagen, deren Füllung, bezw. Abschlauchung durch die Partei selbst zu besorgen ist	Vom 26. April bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	30·0 kr.	22·3 kr.	7·7 kr.	Im Kartirungswege		*) Die Uebernahme dieser Verpflichtung Seitens der einzelnen Firma ist mit bezüglichen, bei der k. k. Eisenbahnbetriebs-Direction in Lemberg einzureichenden schriftlichen Erklärung anzumelden. Rohölsendungen von Sloboda rung. nach Peczeniżyn, Sopow und Kolomea loco müssen an die in diesen Orten befindlichen Raffinerien adressirt und zur Verarbeitung in denselben bestimmt sein
					Sopow				24·0 kr.	18·5 kr.	5·5 kr.			
					Peczeniżyn Szczepanowski				16·0 kr.	13·0 kr.	3·0 kr.			
1016			Raffinirtes Petroleum in Fässern	Peczeniżyn Szczepanowski	Kolomea Bahnhof	Aufgabe in Sendungen von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum pro Wagen			19·0 kr.	14·0 kr.	5·0 kr.			
1017	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Catechu	Teplitz-Waldthor	Königinhof	Bei Aufgabe von a) in beliebigen Mengen b) mindest. 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif, bezw. Oesterr. Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 114·0 b) 99·3		Im Kartirungswege		Routenvorschrift auf den Frachtbriefen unzulässig
1018	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Biedermannsdorf (Ziegelwerk Biedermannsdorf und Guntramsdorf)	Wr.-Neustadt transit	**Bei einem Minimal-Verfrachtungsquantum von 100 Wagen à mindestens 10000 kg.** Die Transporte müssen für Neunkirchen bestimmt sein	Bis Ende December 1890	Localtarif	7·0 kr.	6·5 kr.	0·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Aufgabs-Recepisse bis längstens 1. Februar 1891	

Fortlaufende Nr.	1019	1020	1021
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Königlich ungarischen Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Ordinäre Glaswaaren der Classe B	Coaks
für die Transportstrecke: von	Barcs	Aussig St.E.G. oder Oe.N.W.B.	Oderberg transit / Karwin / Dombrau
für die Transportstrecke: nach	Der Schweiz, ferner nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, nach Frankreich und nach Stationen des directen Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Getreideverkehr	Budapest St.E.G. " D.U.Fr.B. " C.L.H. " Josefstadt " Leopoldstadt " Kelenföld " Südbahn	Vajda-Hunyad
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 150 Wagen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Transporte müssen per Schiff via Draueck nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, wo die Einlagerung im Verkehre mit Barcs zulässig ist, im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen, Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen, Oesterr.-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen oder Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Verkehre directe abgefertigt werden	Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	**Minimalquantum 400 Wagenladungen.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an das Vajda-Hunyader Eisenwerk bestimmt sein. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Oesterr.-Ungarischen Kohlen-Verkehr
und gilt in der Zeit	Bis 31. Juli 1890	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Vom März 1890 bis Ende August 1890
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Gegenwärtig giltige Ausnahmetarife für Getreide etc. im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen, Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen, Oesterr.-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen und Süddeutschen Eisenbahn-Verbande (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn)	Localtarife	Oesterr.-Ungar. Kohlentarif vom 15. Jänner 1890
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	181·2 kr.	111·2 kr. / 107·5 kr. / 108·0 kr.
Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Verschieden	165·5 kr.	91·1 kr. / 88·0 kr. / 88·4 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	25·0 kr.	15·7 kr.	20·1 kr. / 19·5 kr. / 19·6 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse und die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsconnaissements, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen	Sendungen, für welche diese Begünstigung in Anspruch genommen wird, geniessen nicht die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 19. December 1889, unter fortl. Nr. 3178, verlautbarte, bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890 ohne Quantitäts-Bedingung giltige Begünstigung. Die Sendungen geniessen auch die jeweilig gewährten Acquisitions-Provisionen, wenn die diesbezüglichen Quantitäts- und sonstigen Bedingungen erfüllt werden	In dem zugestandenen Frachtsatze ist die Schiffs-Refactie der Strecke Budapest—Wien bereits inbegriffen und wird aus diesem Titel eine Rückvergütung nicht mehr gewährt	Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat vorher bezüglich Auflieferung des bedungenen Minimalquantums die entsprechende Sicherstellung zu bieten. In dem Oderberger Frachtsatz ist die Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1022	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		a) Holz des Spec.-Tar. 2 b) der Classe C u. Eisenbahnschwellen	Triebitz	Prag St. E. G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, resp. für Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	a) 46·0 kr. b) 42·1 kr.	a) 36·6 kr. b) 36·6 kr.	a) 9·4 kr. b) 5·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen längstens bis 31. März 1891	
1023	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		a) Holz des Spec.-Tar. 2 b) der Classe C u. Eisenbahnschwellen	Triebitz	Prag St. E. G.	**200 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, resp. für Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif	a) 46·0 kr. b) 42·1 kr.	a) 34·6 kr. b) 34·6 kr.	a) 11·4 kr. b) 7·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen längstens bis 31. März 1891	
1024	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schotter u. zur Beschotterung nutzbare Steine	Czernotin-Keltsch	Wall.-Meseritsch Branek	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- u. Abladen durch die Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	kr. 12·9 13·2	kr. 9·0 11·1	kr. 3·9 2·2	Im Kartirungswege		
1025	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		C e r e s i n	Mähr.-Ostrau (via Trzebinia)	Granica transito	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	66·5 kr.	44·2 kr.	22·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1026	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Mähr.-schlesischen Centralbahn	Schwefelkiesabbrände	Sandhübel (via Ziegenhals—Troppau)	Schönbrunn	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen durch die Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	29·0 kr.		Im Kartirungswege		

Berichtigung der Publication in Nr. 42 ex 1890, Post 966:

	K.k.St.B.		Neue Fassung: Locomotiven und Tender auf eigenen Rädern laufend				Neue Fassung: Bis 31. December 1890							

Ergänzung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 36 vom 27. März 1890, Post 859, publicirte Refactiefrachtsatz von 100·0 kr. pro 100 kg findet unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch für Eisenwaaren der Classe B bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen Anwendung.

Berichtigung. Oesterr. Nordwestbahn. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 36 ex 1890, sub Post 873, bei der Relation Kuttenberg-Stadt—Prag (K.F.J.B. transit) ausgewiesene Nachlass vom bestehenden Frachtsatz soll statt „6·7 kr." richtig „5·7 kr.", bei der Relation Kuttenberg-Stadt—Iglau (Oe.N.W.B. transit) statt „8·2 kr." richtig „7·2 kr." lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 46. Wien, 22. April 1890. III. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 11. Februar 1890 *), wirksam für das Herzogthum Steiermark, betreffend die Förderung des Localeisenbahnwesens.

Mit Zustimmung des Landtages Meines Herzogthums Steiermark finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1. Die Ausführung von Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Dampftramways etc.), deren Nothwendigkeit vom Standpunkte des allgemeinen Landes-Interesse ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten (insbesondere Gemeinden, Bezirke und Private) ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, kann auf Grund einer vom Landesausschusse zu erwerbenden besonderen Bau- und Betriebs-Concession, oder in Durchführung einer von Interessenten oder einer Privatunternehmung erworbenen Concession, in Gemässheit der für die Concessionirung, den Bau und Betrieb von Localbahnen geltenden gesetzlichen Vorschriften und in Gemässheit der Bestimmung dieses Gesetzes, durch das Land erfolgen.

§ 2. Zu diesem Zwecke wird ein vom Landesfond abgesondert zu verwaltender und zu verrechnender „Steierischer Localeisenbahnfond" gebildet, und zwar:

1. Durch den Erlös eines „Steierischen Landeseisenbahn-Anlehens" im Höchstbetrage von zehn Millionen Gulden in Noten österr. Währung;
2. durch die dem Lande zufallenden Betriebsüberschüsse der auf Grund dieses Gesetzes vom Lande erbauten Localbahnen, bezw. durch die Erträgnisse der vom Lande übernommenen Localbahn-Prioritätsactien;
3. durch die Zuschüsse und Beiträge der Interessenten (insbesondere Gemeinden, Bezirke, Private) oder des Staates zum Baucapital der einzelnen Localbahnen (§ 4);
4. durch die Zinsen der zeitweise vorhandenen, und nicht unmittelbar zu verausgebenden Baarmittel;
5. durch den Erlös aus dem Verkaufe der auf Grund dieses Gesetzes erbauten Localbahnen (§ 9, Punkt 3);
6. durch die Eingänge aus der planmässigen Rückzahlung oder aus dem Verkaufe der vom Lande übernommenen Prioritätsactien von Localbahn-Gesellschaften, endlich
7. aus dem Erlöse in Folge der Ausgabe von Prioritäts-Obligationen, welche vom Lande in Gemässheit der Bestimmungen des § 6 ausgegeben werden.

Die unter Zahl 5, 6 und 7 bezeichneten Eingänge, sowie die in den Bahnerträgnissen (Punkt 2) enthaltenen planmässigen Tilgungsquoten des Anlagecapitals jener Localbahnen, für welche keine besonderen Actiengesellschaften gebildet werden, sind, soferne diese Eingänge nicht in neuen Localbahnbauten investirt werden, zur Tilgung des in Punkt 1 angeführten Landeseisenbahn-Anlehens zu verwenden.

Der Landeseisenbahn-Fond kann über Beschluss des Landtages (§ 9, Punkt 7) insbesondere im Falle des Verkaufes der sämmtlichen aus demselben errichteten Localbahnen aufgelöst und mit dem Landesfond vereinigt werden, in welchem Falle auch die etwa noch bestehenden Verpflichtungen des Landeseisenbahn-Fondes auf den Landesfond übergehen. Wenn wider Erwarten der Landeseisenbahn-Fond zur Bedeckung des Erfordernisses für Verzinsung und Amortisation des Landeseisenbahn-Anlehens nicht ausreichen sollte, ist der Abgang vom Lande zu bedecken.

*) Enthalten in dem am 15. März 1890 ausgegebenen IX. Stück des Landesgesetz- und Verordnungsblattes für das Herzogthum Steiermark unter Nr. 22.

§ 3. Aus dem nach § 2 zu bildenden Localeisenbahn-Fonde sind zu bestreiten:

1. Die Kosten der betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der auf Grund dieses Gesetzes auszuführenden Localbahnen;
2. die Kosten für allfällige weitere Investitionen (Reconstructionen, Erweiterungsbauten und Anschaffung) auf bereits vollendeten und in Betrieb gesetzten, ebensolchen Localbahnen;
3. die zur Verzinsung und Tilgung des Landeseisenbahn-Anlehens (§ 2, Punkt 1) erforderlichen Beträge, und
4. die Kosten der Verwaltung des Localeisenbahn-Fondes einschliesslich jener des zu errichtenden Landeseisenbahnamtes (§ 10).

§ 4. Der Localeisenbahn-Fond hat die Aufgabe, die Erbauung von Localbahnen wesentlichst durch eine billige Geldgebung zu ermöglichen. Der Ertrag der Bahnen und die Beiträge von Interessenten sollen die vierpercentige Capitalsverzinsung sammt Amortisationsquote der vom Lande in der Bahn investirten Summen möglichst sicherstellen; zu dem Ende kann der Localeisenbahn-Fond zum Baue einer Localbahn nur dann herangezogen werden, wenn Seitens der Interessenten und des Staates oder Seitens eines von beiden Theilen allein, entweder:

1. Beiträge zum Baucapitale in der Höhe von wenigstens einem Drittheile des Gesammterfordernisses à fond perdu, oder gegen Ueberlassung von Stammactien des Unternehmens, welche zum vollen Nennwerthe zu übernehmen sind, zugesichert werden, oder
2. auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Localbahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die vierpercentige Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitals innerhalb 90 Jahren nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($^3/_8$) dieses jährlichen Gesammterfordernisses zu leisten.

In letzterem Falle können an Stelle der von den Interessenten oder dem Staate übernommenen Erträgnissgarantie zu vereinbarende Capitalsabfindungen zu Gunsten des Localeisenbahn-Fondes in Baarem, oder durch unentgeltliche Grundabtretung, Lieferung von Materialien und sonstigen Leistungen treten.

§ 5. Für jene Localbahnen, deren Baucapital im Sinne der Bestimmungen des § 4, Punkt 1, zum Theile durch Capitalsbeiträge der Interessenten oder des Staates aufgebracht werden, sind, soferne diese Beträge gegen Refundirung in Stammactien und nicht à fond perdu zugesichert werden, besondere Actiengesellschaften zu bilden und erhält das Land für den von demselben aufzubringenden Rest des Anlagecapitals, sowie für die im § 3 ad 2 vorgesehenen Auslagen, Prioritätsactien mit dem Anspruch auf eine vierpercentige Vorzugsdividende sammt Amortisationsquote vor den Stammactien zum vollen Nennwerthe.

Die Agenden dieser Gesellschaften sind, falls dieselben nicht von der betriebführenden Eisenbahn-Verwaltung übernommen werden, vom Landes-Eisenbahnamte (§ 10) zu besorgen.

In den Gesellschaftsstatuten ist dafür vorzusorgen, dass die Functionen des Vorstandes dieser Gesellschaften als Ehrenämter unentgeltlich versehen werden.

§ 6. Die im Sinne des § 4, Punkt 2, auf Grund einer von den Interessenten oder vom Staate zugesicherten Erträgnissgarantie, oder nach § 4, Punkt 1, auf Grund von Beiträgen à fond perdu ausgeführten Localbahnen werden unbeschadet des gesetz- und concessionsmässigen Einlösungs- und Heimfallrechtes des Staates für Rechnung des Landes als des alleinigen Concessionärs betrieben und verwaltet.

Das Land ist berechtigt, bezüglich solcher Localbahnen unter Beobachtung gesetzlicher Vorschriften und mit besonderer staatlicher Genehmigung Prioritäts-Obligationen auszugeben, welche mit höchstens 4 pCt. verzinst, innerhalb der Concessionsdauer zurückgezahlt und ob der für die betreffende Localbahn eröffneten Eisenbahnbuch-Einlage sichergestellt werden.

§ 7. Der Bau der in Gemässheit dieses Gesetzes herzustellenden Localbahnen ist, soferne derselbe nicht etwa unter unmittelbarer Leitung und Ingerenz der Staatsverwaltung durchgeführt werden sollte, gleich den Materiallieferungen vom Landesausschusse in einer den Interessen des Landes entsprechenden Weise, und zwar thunlichst im Offertwege zu vergeben.

Der Betrieb solcher Localbahnen ist in der Regel auf Grund von durch den Landesausschuss abzuschliessenden Betriebsverträgen der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung oder der Verwaltung der anschliessenden Hauptbahn gegen Vergütung der eventuell pauschalmässig festzusetzenden Betriebskosten zu übertragen, bei dem Abgange einer diesfälligen Vereinbarung aber in eigener Regie zu führen.

Die unmittelbare Ueberwachung des Baues und Betriebes der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Localbahnen erfolgt unbeschadet des den Staatsorganen gesetz- und concessionsmässig oder in Folge besonderen Vorbehaltes zustehenden Aufsichtsrechtes durch das Landes-Eisenbahnamt.

§ 8. Für jede auf Grund dieses Gesetzes hergestellte Localbahn ist eine besondere Betriebsrechnung zu führen, und zwar auch dann, wenn für dieselbe keine selbstständige Actiengesellschaft gebildet wird. Die nach diesen Rechnungen ermittelten Zuschussbeträge (§ 4, Punkt 1 und 2) sind von den Verpflichteten vorbehaltlich der nachträglichen Austragung etwa bei der Prüfung der Rechnung durch die Staatsverwaltung sich ergebender Differenzen innerhalb der ersten Hälfte des der Rechnungsperiode folgenden Jahres an das Landes-Obereinnehmeramt in Graz einzubezahlen.

Sollten Interessenten mit ihren Leistungen im Rückstande bleiben, so ist der Landesausschuss berechtigt, wegen Einbringung derselben hinsichtlich der Bezirke oder Gemeinden im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Mai 1875, L.-G.-Bl. Nr. 27, bezw. gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Execution vorzugehen.

Die Vertheilung resp. Verwendung der Superdividende der Localbahn-Actiengesellschaften, sowie die Rückzahlung etwa nach § 4, Punkt 2, geleisteter Garantievorschüsse aus den Ertragsüberschüssen, ist nach Massgabe der von Fall zu Fall mit den Interessenten oder der Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarungen festzustellen.

§ 9. Dem Landtage bleibt vorbehalten, die Beschlussfassung und Entscheidung, über:

1. den Zeitpunkt und die Modalitäten der Begebung des nach § 2, Punkt 1, aufzunehmenden Landeseisenbahn-Anlehens;

2. den Bau von Localbahnen, welche auf Grund dieses Gesetzes hergestellt werden sollen;
3. die Veräusserung der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Localbahnen;
4. den Verkauf der vom Lande nach § 5 übernommenen Prioritätsactien von Localbahn-Gesellschaften;
5. die Ausgabe von auf einzelne Localbahnen sicherzustellenden Prioritäts-Obligationen (§ 6);
6. die vom Landesausschuss alljährlich dem Landtage mit Bericht vorzulegenden Rechnungsabschlüsse des steiermärkischen Landeseisenbahn-Fondes;
7. die Organisation des Landes-Eisenbahnamtes;
8. die eventuelle Auflösung des Landeseisenbahn-Fondes und Vereinigung desselben mit dem Landesfond (§ 2).

§ 10. Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 9 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse, insbesondere die Durchführung der Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Localbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung; die Erwerbung der definitiven Concession für vom Landtage beschlossene neue Localbahnen; der Abschluss der Bau- und Lieferungs- sowie der Betriebsverträge, die Ueberwachung des Baues und Betriebes der Localbahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, die Besorgung der Agenden der Localbahn-Actiengesellschaften, dann die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages (§ 9) nothwendigen finanziellen Transactionen.

Zur Besorgung der technisch-administrativen Geschäfte in Ansehung der auf Grund dieses Gesetzes herzustellenden Localbahnen, insbesondere zur gewissenhaften Prüfung der vorgelegten Eisenbahnprojecte vom technischen und commerziellen Standpunkte wird ein als Executivorgan des Landesausschusses fungirendes „Landes-Eisenbahnamt“ errichtet, dessen Organisation vom Landtage über Antrag des Landesausschusses festgesetzt wird.

§ 11. Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Wien, am 11. Februar 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn vom Rangirbahnhofe Reichenberg-Rosenthal nach den Fabriksorten Hanichen, Johannesthal, Karolinsfeld und Berzdorf, sowie für eine Fortsetzung der Schleppbahn Röchlitz-Franz-Liebigfabrik zu den Fabriken in Eichicht und Dörfel und zu den Kalköfen in Heinersdorf.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der Localbahn Reichenberg-Gablonz in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn vom Rangirbahnhofe Reichenberg-Rosenthal nach den Fabriksorten Hanichen, Johannesthal, Karolinsfeld und Berzdorf, sowie für eine Fortsetzung der gesellschaftlichen Schleppbahn Röchlitz-Franz-Liebigfabrik zu den Fabriken in Eichicht und Dörfel und zu den Kalköfen in Heinersdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. April 1890. Z. 12.210.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 384. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. April befindet sich im Einlaufe: ein Nachtragsbericht des Budgetausschusses über die vom Abg. Dr. Steinwender in der Sitzung vom 10. Mai 1889 gestellte und unterstützte Resolution, betreffend die Südbahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Petroleum-Motoren Trambahn vom Praterstern zum Westportale der land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien 1890. (Projectsvorlage.) Der Bauunternehmer Josef E. Bierenz in Wien hat bei dem k. k. Handelsministerium unter Vorlage eines generellen Projectes um die Ertheilung einer Concession zur Anlage und zum Betriebe einer Petroleum-Motor Trambahn nach dem System Daimler von einem Punkte gegenüber der Station Praterstern der Verbindungsbahn im k. und k. Prater nächst der Kronprinz Rudolfstrasse bis zum Westportale der allgemeinen land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien 1890 auf die Dauer dieser Ausstellung angesucht.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:
1. für die Herstellung eines Anbaues an das westliche Ende der Veranda am Aufnahmsgebäude in der Station Linz der Linie Wien-Salzburg;
2. für die anlässlich der Uebertragung des Uebergabsdienstes der Strecke Lautrach-St. Margrethen von der Station Lautrach nach Bregenz in letztgenannter Station erforderliche Erweiterung der Geleiseanlage;
3. für die Haltestelle Zbuzau in km 12·432 der Linie Prag-Moldau zwischen den Stationen Řepora und Dušnik;
4. für die Erweiterung des Lemberger Bahnhofes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Erweiterung der Station Tschernowitz.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Komotau hat die politische Begehung des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn, betreffend die Erweiterung der Station Tschernowitz und Herstellung einer schmalspurigen Schleppbahn behufs Verbindung der Chamottefabrik in Tschernowitz mit der Station, für den 22. April anberaumt. [G.-I.-Z. 6.090.]

— (Linie Falkenau-Klingenthal: Erweiterung der Station Hartenberg). Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Falkenau hat die politische Begehung des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn, betreffend die Erweiterung der Station Hartenberg, für den 28. April anberaumt. Die Leitung dieser Amtshandlung übernimmt der k. k. Bezirkshauptmann in Falkenau. [G.-I.-Z. 5.692.]

— (Schleppbahn von der Station Annathal-Rothau zu den Eisenwerken in Unter-Rothau). Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung des Projectes des Erwein Grafen Nostitz für die Anlage einer Schleppbahn von der Station Annathal-Rothau der Buschtěhrader Eisenbahn zu den Eisenwerken in Unter-Rothau bei Heinrichsgrün für den 29. April anberaumt und den k. k. Bezirkscommissär Dr. Heinrich Czerny mit der Leitung dieser Amtshandlung betraut. [G.-I.-Z. 5.776.]

Localbahn Mori-Arco-Riva. (Ueberbrückung des Sarca-Flusses). Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat die politische Begehung des Projectes der Localbahn Mori-Arco-Riva, betreffend die Ueberbrückung des Sarca-Flusses bei Arco, für den 29. April angeordnet. [G.-I.-Z. 5.781.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für die in der Station Strakonitz der Linie Wien-Eger hergestellten Erweiterungsbauten:
   a) für die Verladerampe,
   b) für den Kanzleianbau an das bestehende Frachtenmagazin,
   c) für die Verlängerung des Frachtenmagazins;
2. für den neuhergestellten Wasserkrahn sammt Putzgrube in der Station Protivin der Linie Wien-Eger;
3. für das in der Station Gratzen der Linie Wien-Eger hergestellte Wasserstationsgebäude und für das adaptirte Aufnahmsgebäude daselbst;
4. a) für die Restaurations-Veranda in der Station Krems,
   b) für das Reservoirgebäude sowie für das Druckwerksgebäude sammt Kohlenschuppen und ebenerdigem Wohnungsanbau bei der Wasserstationsanlage in der Station Eggenburg;
5. für das neu hergestellte durchlaufende Geleise und für die verlegte Putzgrube sammt Wasserkrahn in der Station Suchenthal der Linie Gmünd-Prag;
6. für die in der Station Dušnik der Linie Prag-Moldau ausgeführte Umgestaltung eines Flugdaches in einen Güterschuppen;
7. für die Verlängerung einer Kohlenbühne der Oesterr.-Alpinen Montangesellschaft in der Station Knittelfeld;
8. für die Laderampe des Franz Endres in der Station Sanct Michael;
9. für die Desinfectionsanlage in der Station Wolfsberg;
10. für die Strassenbrückenwaage des Thomas Suppan in der Station Lengenfeld;
11. für die Locomotivremise sammt Anbau in der Station Graz der Linie Graz-Fehring;
12. für die beiden Wohnhäuser an der Dniesterbrücke bei Jezupol in km 121·635 und km 121·991 der Linie Lemberg-Suczawa;
13. für die beiden Wohnhäuser an der Dniester- und an der Brydnicabrücke bei Mikolajów in km 46·507 und km 48·911 der Linie Lemberg-Stryj.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Genehmigung des Doppelnamens „Bohuslavic-Černčic“ für die Station Bohuslavic in der Strecke Chotzen-Halbstadt.) Der Verwaltung der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde die angesuchte Genehmigung ertheilt, den Namen der Station „Bohuslavic“ in der Strecke Chotzen-Halbstadt in „Bohuslavic-Černčic“ abzuändern. Die Genehmigung dieses Doppelnamens wurde ertheilt, um die häufigen Verwechslungen dieser Station mit den Stationen Bohuslavitz bei Gaya, Bohuslawitz a./d. Vlara der Strecke Brünn-Vlarapass und Bohuszlawicz der Strecke Galantha-Zsolna zu vermeiden. [H.-M.-Z. 14.917.]

— (Aenderung der Schreibweise des deutschen Namens der Station Zalesl.) Der Verwaltung der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde die angesuchte Genehmigung ertheilt, die Schreibweise des deutschen Namens der Eisenbahnstation „Zalesl“ (böhmisch: „Zalezly“) in „Salesel“ abzuändern, bezw. richtigzustellen. Hiefür war der Umstand massgebend, dass die deutsche Schreibweise „Salesel“ sich in der mit Ministerial-Verordnung vom 9. October 1854, R.-G.-Bl. Nr. 274, über die politische und gerichtliche Organisirung des Königreiches Böhmen hinausgegebenen Uebersicht der Namen der den einzelnen Bezirken zugewiesenen Gemeinden, sowie in der im Landesregierungsblatte (Jahrgang 1854, Abth. I, Nr. 277) mit deutschem und böhmischem Texte enthaltenen Uebersicht vorfindet. [H.-M.-Z. 14.910.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Belišce-Kapelna. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 12. April wurde unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungarischen Handelsministeriums Bally die technisch-polizeiliche Begehung der von der Holzindustriefirma Gebruder Guttmann in Nagy-Kanizsa von der nächst Belišce in der Gemarkung der Gemeinde Valpovo in Slavonien (Veróczéer Comitat) gelegenen Arbeitercolonie und den dortigen grossen Holzschlägen ausgehend, über Tibojanec, Veliscovec, Gát, Crukovec, Bócskinics, Podgájec, Szent-György, Dolni-Miholjac und Kapelna bis zur Grenze der Gemeinde Viljevo erbauten 40 km langen Localbahn Belišce-Kapelna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1888 und Nr. 37 ex 1889) abgehalten und, nachdem von Seite der Commission kein Anstand dagegen obwaltete, selbe sofort dem öffentlichen Betriebe übergeben, für welchen im Personenverkehre die Zonentarife der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gelten. Diese Bahn bildet einen Theil der slavonischen Drauthalbahn, welche in nächstez Zeit Fortsetzungen und Anschlüsse durch mehrere gleichfalls von derselben Firma projectirte Localbahnlinien erhalten wird, und zwar: Belišce-Eszék, wodurch dieses Handelsemporium Slavoniens mit den holzreichen und auch sonst sehr productiven Gebieten zwischen der Drau und Save verbunden werden wird; Belišce-Abad zum Anschlusse an die projectirte und bereits concessionirte Localcahn Eszék-Našic-Batrinja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1888), wodurch die Verbindung der Drauthalbahn mit der Linie Dunja—Uj-Gradiska—Bród der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hergestellt wird; Belišce—Miholjac-Dolnyi und, nach Uebersetzung der Drau, über Drava-Szabolcs, Hárkány, Viszló, Czinderi-Bogád, Kisaszonyfa bis Ssent-Lörincz zum Anschlusse an die Linie Barcs-Fünfkirchen-Mohács der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 13, Vorconcession Post 2 a, b, c); Eszék-Valpovo (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, Vorconcession Post 4 a), durch welche die neu eröffnete Linie Beližce-Kapelna direct mit Eszék verbunden wird; schliesslich einer von einem geeigneten Punkte des projectirten Betriebsnetzes (voraussichtlich Našic) aus projectirten und dieses in der Endstation Slatina mit der von der Linie Barcs-Pakracz-Lipik abzweigenden und von der Direction der Südbahn-Gesellschaft betriebenen Localbahn Terezowa-Suhopolje—Slatina vevbindenden Linie (eventuell Našic-Slatina), für welche gegenwärtig die technischen und commerciellen Vorstudien gepflogen werden. Durch Realisirung dieses letzteren Projectes würde sowohl die Linie Terezovac-Suhopolje—Slatina aufhören, eine Sackbahn zu sein, als auch auf diesem Wege die kürzeste Verbindung zwischen Wien und Eszék, daher mit dem grossen, in steter Ausdehnung begriffenen südlichen Betriebsnetze Ungarns, ferners von Wien, beziehungsweise Eszék, aus, über Dalja-Vinkovcze-Brcska, eine neue Verbindung mit Bosnien geschaffen.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Flügelbahn zum Südbahnhofe in Ofen.) In Angelegenheit des projectirten Baues einer von der Linie Budapest-Altofen der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft im II. Bezirke (Wasserstadt) abzweigenden, bis zum Südbahnhofe projectirten und im Principe vom hauptstädtischen Municipalausschusse genehmigten Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1889) hat der kgl. ungar. Handelsminister in einem an die Communal-Verwaltung gerichteten Erlasse entschieden, dass die Concessionirung dieser Linie lediglich nur für den Personen- nicht aber für Frachtenverkehr zulässig (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 ex 1889) sei, nachdem die Bewältigung des Frachtenverkehrs der auch für die Stadtbezirke am rechten Donauufer projectirten Fortsetzung der Budapester Ringbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9, Vorconcession Post 3) vorbehalten sei, durch deren Vermittlung der directe und unmittelbare Uebergang der Waggons sowohl auf sämmtliche in Budapest einmündende Bahnen, als auch zu den einzelnen mit diesen durch Schleppbahnen zu verbindenden Fabriksetablissements (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125 ex 1889) möglich sein wird, während die nur mittelbare Beförderung von Frachten durch die Strassenbahn, auf deren Geleise vollbeladene Waggons nicht übergehen könnten, eine unvermeidliche Vertheuerung der Transportspesen zur Folge haben würde. Der diesbezüglich an die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft gerichteten Zuschrift der hauptstädtischenCommunal-Verwaltung gegenüber erklärte die erstere neuerdings, dass sie diese dem Wunsche der Commune entsprechende Flügelbahn nur in dem Falle zu bauen geneigt wäre, wenn ihr auch die seinerzeit projectirte Vermittlung des Frachtenverkehres gestattet würde. Nachdem nun der Ausbau der Flügelbahn zum Südbahnhofe die Interessen des grossstädtischen Personenverkehres lebhaft berührt, wurde von Seite der Municipalbehörde

ein Subcomité eingesetzt, welches mit der Direction der Strassenbahn neuerdings in Verhandlungen treten wird, um womöglich einen Modus zu finden, durch welchen die genannte Gesellschaft für den Entgang des Frachtentransportes in einer anderen Weise entschädigt werden könnte.

Ausland.

Sachsen. (Betriebsmittel der Sächsischen Staatsbahnen.) Die Sächsischen Staatsbahnen besitzen nach dem Bestande vom 1. Jänner folgende Betriebsmittel: 96 Locomotiven für Eilzüge, 203 dergleichen für Personenzüge, 175 Mittelmaschinen, 206 Lastzugsmaschinen, 117 Tenderlocomotiven, 2 bereits ersetzte, aber noch im Dienst befindliche Maschinen, insgesammt also 799 Locomotiven für normalspurige Bahnen, fernerhin 36 Tendermaschinen für schmalspurige Linien, hiezu 6 Maschinen der Zittau-Reichenberger Bahn, 10 Maschinen der Altenburg-Zeitzer Bahn und 4 Tendermaschinen der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn, mithin zusammen 855 Locomotiven. Hievon haben 336 Dampfheizungseinrichtung. Weiter verfügt die Sächsische Staatsbahn-Verwaltung über 3 sechsrädrige Dampfwagen mit je 20 Sitzplätzen II. und 54 Sitzplätzen III. Classe, Gepäckraum und Dampfheizung, sowie über: 621 Tender (einschliesslich 5 Tender der Zittau-Reichenberger und 5 Tender der Altenburg-Zeitzer Bahn), 2297 Personenwagen für Normalspurbahnen (einschliesslich 12 Personenwagen der Zittau-Reichenberger und 18 dergleichen der Altenburg-Zeitzer Bahn) und 136 dergleichen für Schmalspurbahnen; 387 Zugführerwagen für normalspurige und 12 dergleichen für Schmalspurbahnen; 7829 bedeckte Güterwagen für vollspurige (darunter 40 der Altenburg-Zeitzer und 32 der Zittau-Reichenberger Bahn) und 117 dergleichen für schmalspurige Bahnen; 14.456 offene Wagen für normalspurige Bahnen, davon 970 einfachladige und 13.486 doppelladige (hievon 345 ermiethet), wozu noch 622 offene Wagen der Altenburg-Zeitzer und 80 dergleichen der Zittau-Reichenberger Bahn treten; ferner 539 offene Güterwagen für schmalspurige Bahnen. Im Ganzen sind hienach — einschliesslich der ermietheten Wagen und der der Altenburg-Zeitzer sowie der Zittau-Reichenberger Bahn gehörigen Wagen — 22.987 normalspurige Wagen in den Sächsischen Wagenpark eingestellt. Für Postzwecke laufen im Sächsischen Park 130 Postbureauwagen und 13 Postgepäckwagen mit normaler Spur und 5 Postwagen für schmale Spur, allenthalben der Reichspost-Verwaltung gehörig. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Italien. (Gesetzentwurf, betreffend die Zahlung der Kosten der Eisenbahnen Eboli-Reggio, Messina-Cerda und Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi; Interpellation.) Nach kurzer Debatte wurde am 13. März der Gesetzentwurf, betreffend den Zahlungsmodus in Ansehung der Eisenbahnen Eboli-Reggio, Messina-Cerda und Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi von der Abgeordnetenkammer genehmigt. — In derselben Sitzung wurde die Regierung Seitens der Abgeordneten Del Balzo, Capone und Di Marzo über das Fortschreiten der Arbeiten auf der Linie Avellino-Benevento und über den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linie interpellirt.

— (Eisenbahn Bari-Locorotondo.) Ueber Ansuchen der Provinz Bari hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten für die 106 km lange Eisenbahn Bari-Locorotondo eine jährliche Staatssubvention von 3000 Lire pro Kilometer auf die Dauer von 70 Jahren gewährt. Mit dem Bau der Linie wird sofort begonnen.

— (Secundärbahn Garda-Roverbella.) Das Comité für den Bau einer normalspurigen Secundärbahn von Garda nach Roverbella hat die Studien hinsichtlich dieser Linie beendet, und das Project dem Ministerium für öffentliche Arbeiten zur Genehmigung vorgelegt. Nach diesem Projecte misst die Linie 41·533 km und werden sich die Kosten einschliesslich des rollenden Materials auf 3,344.000 Lire belaufen. Gleichzeitig hat das erwähnte Comité um die Concession zum Baue und Betriebe dieser Eisenbahn und um eine Staatssubvention von 3000 Lire pro Kilometer für die Dauer von 70 Jahren angesucht.

— (Eisenbahn Ottaiano-Avellino.) Die Gemeinde Forino hat im Vereine mit mehreren anderen Gemeinden der Provinzen Avellino und Caserta den Plan einer Verlängerung der bereits concessionirten Eisenbahn Neapel-Ottaiano bis Avellino ins Auge gefasst. Der mit der Aufstellung des Projectes betraute Ingenieur Jakuzio hat beim Ministerium für öffentliche Arbeiten um die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten angesucht.

— (Eisenbahn Faenza-Florenz: Eröffnung der Strecke Florenz-Borgo S. Lorenzo.) An der am 8. April stattgehabten Eröffnung dieser Strecke nahmen Theil: der General-Inspector der Eisenbahnen, Comm. Ripa di Meana, in Vertretung des Ministers für öffentliche Arbeiten, ferner der Präfect und der Bürgermeister von Florenz, der General-Director des Adriatischen Netzes Comm. Borgnini, zahlreiche Senatoren, Deputirte und andere öffentliche Functionäre. Bei dem in Borgo S. Lorenzo stattgehabten Bankette erklärte der General-Inspector, dass binnen zwei Jahren Toscana und die Romagna durch die Eisenbahn Faenza-Florenz verbunden sein werden. — Die eröffnete Strecke ist 34·627 km lang. An derselben befinden sich die Stationen: Caldine, Montorsoli, Vaglia, S. Piero a Sieve und Borgo S. Lorenzo. Die ersten zwei Stationen werden für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, mit Ausnahme des Transportes von Vieh und Fuhrwerk, eingerichtet, in den übrigen Stationen ist der Verkehr unbeschränkt. Die Tarife sind dieselben wie auf dem Adriatischen Netze. Mit dem Tage der Eröffnung der Strecke werden die Stationen derselben mit dem Mittelmeer- und dem Sicilischen Netze, ferner mit den Linien der Società Veneta, mit den Linien Albano-Laziale-Nettuno, Reggio-Emilia, Suzzara-Ferrara, Nord-Milano, Santhià-Biella, Novara-Seregno, Poggibonsi-Colle di Val d'Elsa und mit den Anländen des Lago Maggiore und Lago di Como in Cumulativdienst gesetzt. Die Strecke steigt bis am Ende des Tunnels von Pratolino nächst der Station Vaglia, von hier geht sie abwärts bis Borgo-S. Lorenzo. Die Maximalsteigung beträgt 21 pro mille, der Minimalradius der Curven 350 m. Zwischen Florenz und S. Piero befinden sich 14 Tunnels, von welchen bemerkenswerth sind: der Tunnel von S. Andrea-Sveglia (1183 m lang) zwischen den Stationen Caldine und Montorsoli, und der Tunnel von Pratolino (3502 m lang) zwischen den Stationen Montorsoli und Vaglia. Zwischen Caldine und Vaglia müssen demnach die Züge auch tagsüber beleuchtet werden.

Russland. (Betrieb der St. Petersburger Hafenbahn.) Mit dem kaiserl. Erlasse vom 1./13. October 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 28. November/10. December 1889) wurde der Betrieb der dem Staate gehörigen St. Petersburger Hafenbahn der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft übertragen, und zwar für die Zeit bis zum 31. December 1899. Der Regierung steht indessen das Recht zu, den Betrieb schon vom 1. Jänner 1894 ab zu übernehmen. Wenn von diesem Rechte Gebrauch gemacht werden soll, muss der Vertrag ein halbes Jahr vorher gekündigt werden. Der Betrieb der Hafenbahn geht ferner auch in dem Falle wieder auf die Regierung über, wenn letztere die Nikolai-Bahn, deren Betrieb jetzt ebenfalls der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft übertragen ist, übernehmen sollte. Die Entschädigung dieser Gesellschaft für die Betriebsführung erfolgt nach Massgabe der Leistung der gefahrenen Zugs- und Wagenachswerst. [„Arch. f. Eisenbw.]

— (Betrieb der Eisenbahnen Brest-Cholm und Sjedletz-Malkin.) Mit dem kaiserl. Erlasse vom 1./13. October 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 28. November/10. December 1889) wurde der Betrieb der dem Staate gehörigen Eisenbahnen Brest-Cholm und Sjedletz-Malkin zunächst für die Zeit bis zum 1. Jänner 1891 der Warschau-Terespoler Eisenbahn-Gesellschaft übertragen. Die letztere erhält für die Betriebführung einen alljährlich festzustellenden Betrag als Entschädigung für die ihr dadurch erwachsenden, nicht unmittelbar mit der Beförderung der Züge zusammenhängenden Ausgaben und für die Ausführung des Beförderungsdienstes Bezahlung nach Massgabe der Leistung. Die Beschaffung der Betriebsmittel, die Ausführung nothwendiger Ergänzungen und Verbesserungen erfolgt für Rechnung des Staates. [„Arch. f. Eisenbw."]

— (Eisenbahntarifwesen.) Mit dem kaiserl. Erlasse vom 12./24. August 1889 (veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 19. September 1889) wurde bestimmt, dass, wenn die vom Finanzministerium eingeforderten Tarifentwürfe von den Eisenbahnen oder Eisenbahnverbänden nicht innerhalb der festgesetzten Frist eingereicht, oder vom Finanzministerium festgestellte Tarife nicht innerhalb der vorgeschriebenen Zeit veröffentlicht werden, die Feststellung oder Veröffentlichung solcher Tarife durch die Eisenbahnabtheilungen des genannten Ministeriums erfolgen kann. Die in dieser Weise festgestellten und veröffentlichten Tarife sind bindend sowohl für die Eisenbahnen, als auch für die Personen, welche die Eisenbahn benützen. [Arch. f. Eisenbw.]

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

22. April, um 12 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän P. Covacich, nach Venedig.
23. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta", Capitän C. Androvich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
24. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Messina", Capitän B. Gopcevich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.
24 „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.
25. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Fiume", Capitän G. Vitaglich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
26. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe", Capitän G. Sabbadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.
26. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän P. Covacich, nach Venedig.

Levante-Dienst.

22. April, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Polluce", Capitän A. Orlando, nach Batum, mit Berührung von Patras, Sira, Piräus, Salonich, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasonda und Trapezunt.
24. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Plora", Capitän M. Botterini, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.
25. „ zu Mittag, Dampfer „Euterpe", Capitän A. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ferner nach Alexandretta, Lattachia, Tripol und Mersina, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.
26. „ um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Vorwärts", Capitän B. Crillanovich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Mai, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. April:

„Adria", ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. Oe. W. fl. 8.—.

Ab 30. April:

Wiener Tramway-Gesellschaft. Oe. W. fl. 3.40.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Prioritäten, I. Emission fl. 7·50 Silber, II. Em. Frcs. 12·50 Gold.

Budapester Strassenbahn. 4½ pCt. Prioritäten. Em. 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2·25 ö. W.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten. Stücke zu Mk. 10.000.—, Mk. 200.—. Stücke zu Mk. 400.—, Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäts-Obligationen v. J. 1872 fl. 7.50 Silber, 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1887, für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Actien fl. 5.— Silber und Superdividende, 4 pCt. Prioritäts-Obligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, fl. 5.40 Silber, steuerfrei fl. 6.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen lit. B, fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em., Mk. 10.— Gold, 4 pCt. Prioritäten, Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000.— und zu Mk. 400.—. Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000.— und zu Mk. 400.—, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Verlosungen.

Am 10. März:

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Gold-Prioritäts-Obligationen (Rückzahlung ab 1. October).

Am 1. April:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er Anleihe (Rückzahlung ab 30. Juni).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. October).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Marmaroser Salzbahn. 5 pCt. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Neutitscheiner Localbahn. 4½ pCt. Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. October).

Ungarische 4½ pCt. Eisenbahn-Investitions-Anleihe (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungar. Nordostbahn. 6 pCt. Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Ungarische Staatseisenbahn-Silber-Anleihe 4½ pCt. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 1. October).

Wiener Tramway-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 1. Mai).

Am 15. April.

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Actien und 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pct. Prioritäten. I. und II. Em. (verlost am 1. November 1889).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1872 (verlost am 1. Februar).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. B (verlost am 31. October 1889).

Südbahn-Gesellschaft. Actien und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. December 1889).

Wiener Tramway-Gesellschaft. Actien (verlost am 1. April).

Capitalsrückzahlung.

Theiss-Eisenbahn-Actien. Bei der auf Grund des G.-A. XXXVIII ex 1880 am 31. März 1890 vorgenommenen zwanzigsten Verlosung der Actien der bestandenen Theisseisenbahn wurden sämmtliche bisher nicht verlosten Actien gezogen und werden dieselben vom 1. Juli 1890 ab per Stück mit ö. W. fl. 245 steuer- und gebührenfrei eingelöst, und hört mit 30. Juni 1890 die weitere Verzinsung der Actien auf. Mit der Actie sind auch sämmtliche noch nicht fälligen Coupons und der Talon zu übergeben, widrigenfalls für jeden fehlenden Coupon fl. 7.35 vom Einlösungsbetrage abgezogen werden.

Generalversammlungen.

26. April: Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.
28. „ Böhmische Westbahn.
29. „ Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.
30. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.
30. „ Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
10. Mai: Buschtěhrader Eisenbahn.
10. „ Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
10. „ Galizische Carl Ludwig-Bahn.
13. „ Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
14. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungarischen Lloyd.
14. „ Erzherzog Albrecht-Bahn.
18. „ Leoben-Vordernberger Bahn.
28. „ Oesterreichische Nordwestbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages V.

Mit 15. Mai 1890 tritt zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarife vom 1. April 1888 der Nachtrag V in Kraft, welcher bei den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Wien, am 19. April 1890. [253]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr via Verciorova.

Neuer Tarif.

Für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Wien (Westbahnhof, Nordbahnhof und Staatsbahnhof) und anderen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Rumänischen Eisenbahnen via Verciorova andererseits, ist ein umgearbeiteter Tarif erschienen, welcher bei den betreffenden Verwaltungen und Stationen zur Einsicht aufliegt.

Wien, am 19. April 1890. [254]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Localbahnen Časlau—Zawratetz-Třemošnic, Časlau-Močovic und Königshan-Schatzlar. (Einführung neuer Tarife.) Am 1. Mai 1890 treten neue Tarife für die obgenannten Localbahnen in Wirksamkeit. In denselben gelangen die Bestimmungen des gemeinsamen Tariftheiles I vom 1. September 1887 zur Anwendung und wurden die bisherigen Fahrpreise bedeutend ermässigt. Auf der Localbahn Časlau-Zawratetz wird nunmehr statt der I. und III. Wagenclasse die II. und III. Wagenclasse eingeführt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1027	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwellen	Weiz	Graz S.B. transit	**Auflieferung von mindestens 700 t.** Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	21·1 kr.	17·1 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	
1028	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide und Malz	Gross-Opatowitz	Wien-Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Routenvorschreibungen auf den Frachtbriefen sind nicht zulässig	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife		78·9 kr.		Im Kartirungswege		
1029	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Dux A.T.E.	Modřan	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 32·9	kr. 28·3	kr. 4·6	Im Kartirungswege		Für Sendungen nach Branik-Hodkovička und Krč ermässigen sich die zugestandenen Frachtsätze für Modřan um 0·2 kr. pro 100 kg
				Dux-Ladowitz					32·9	28·3	4·6			
				Brüx A.T.E.					32·0	27·8	4·2			
				Brüx k.k.St.B.					32·0	27·8	4·2			
				Bilin					32·4	28·1	4·3			
1030	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Hohenstadt	Sternberg	Frachtzahlung mindest. nach der Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten zu veranlassen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	18·1 kr.	10·0 kr.	8·1 kr.	Im Kartirungswege		
1031	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Karlsthal	Würbenthal	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	5·0 kr.	4·0 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		
1032	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Czernowitz	Suczawa transit	Aufgabe von 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Verladung hat Seitens der Versender zu erfolgen. Aufgabe mit directen nach Jassy lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1890	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Nutzholztransporte nach Rumänien	Verschieden	kr. 14·40	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längst. Ende November 1890 vorzulegen sind	
				Hliboka transit für Sendungen ab Berhometh a. S.						10·52				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1033	Stauding-Stramberger Localbahn		Mineralische Kohle und Holz aller Art unter 6·3 m Länge	Stauding	Freiberg	Bei Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg	Vom 1. Mai 1890 an bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Stationstarif	8·0	7·2	0·8	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
					Drholetz				9·0	8·4	0·6			
					Nesselsdorf				10·0	9·6	0·4			
					Stramberg				12·0	11·4	0·6			
										kr.				
1034	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mörtelkalk, Weiss- und Schwarzkalk, Kalk gebrannt, Zuschlagkalk, Dungkalk und Dunggyps	Krakau loco	Radziszów	Wagenladungen à 10 Tonnen, resp. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Das Ein- und Ausladen dieser Sendungen haben die Versender und Empfänger auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. Eine Routenvorschreibung auf den Frachtbriefen ist nicht zulässig.	Bis auf Weiteres, spätestens bis Ende 1890	Galizischer Gemeinschaftsverkehr		7·9		Im Kartirungswege		
					Stryszów					13·0				
					Sucha					14·6				
					Makow					15·5				
					Jordanów					17·5				
					Chabówka					18·7				
					Zaryte					19·3				
					Mszana Dolna					20·2				
					Dobra					22·4				
					Tymbark					23·3				
					Limanowa					24 5				
					Marcinkowice					27·3				
					Neu-Sandez					28·3				
					Alt-Sandez					29 0				
					Piwniczna					30 8				
					Żegiestów (St.)					32·1				
					Muszyna Krynica					33·4				
					Zagorzany					34·7				
					Gorlice					35·1				
					Biecz					35.4				
					Jasło					37·3				
					Krosno					39·7				
					Iwonicz					40·5				
					Rymanów					41·1				
					Zarszyn					42·2				
					Sanok					43·9				
					Neu-Zagórz					44·4				
					Zagórz					44·6				
					Mokre					46·3				
					Szczawne kol					47·0				
					Komancza					48·1				
					Lupków					49·4				
					Zaluz					45·1				
					Lisko-Lukawica					45·5				
					Olszanica					46·6				
					Ustrzyki					48·3				
					Kroscienko					49·1				
					Dublany-Kranzb.					55·4				
					Dobrowlany					57·0				
					Drohobycz					58·3				
					Boryslaw					59·5				
					Gaje wyżne					59·5				
					Stryj					61·0				
			Mörtelkalk, Weiss- und Schwarzkalk, Kalk gebrannt und Zuschlagkalk		Starzawa					50·0				
					Posada Chyrowska					51·0				
					Dobromil					51·8				
					Fulsztyn Glgb.					51·9				
					Nadyby Wojut.					52 6				
					Sambor					53·9				
					Bobowa					33·3				
					Grybów					31·9				
1035	G.C.L.B.	Localbahn Jaroslau-Sokal	Brennholz	Die in dem „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 17. April 1890, Nr. 44, sub laufende Nr. 1005, nach Krakau zugestandenen ermässigten Frachtsätze finden für die gleichen Transporte ab dort genannten Stationen auch nach Podgorze-Płaszów Anwendung.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1036	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mähr.-schlesischen Centralbahn	Gewöhnliche Eilgüter	Wien Nordbahnhof	Brünn loco Nordbahnhof bezw. vice versa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Auflieferung der an einem Tage in einer der begünstigten Relationen zur Beförderung kommenden Collis mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss und eine Routenvorschrift, wie auch eine Werthdeclaration nicht enthalten darf. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof vereinbart, und in dem zu jedem Collo gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss. Der Umfang der einzelnen Collis darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 50 kg nicht übersteigen und dürfen in denselben feuergefährliche und explodirbare Güter nicht enthalten sein. Kleinere Collis unter 1000 Kubik-Centimeter pro Stück müssen für jede Relation separat in einen Korb oder Sack verpackt sein, verschlossen sein, entsprechend bezettelt sein und als ein Collo aufgeliefert werden. Die Abnahme der Collis in der Bestimmungsstation muss sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden mit dem Beginne derselben erfolgen	Nach und von Brünn nach Nikolsburg, nach Kremsier und nach Weisskirchen vom 1. Mai 1890 bis Ende December 1890 und in den übrigen Relationen vom 15. Mai 1890 bis Ende Debember 1890	Nach und von Freudenthal directer Tarif mit der Mähr.-schlesischen Centralbahn vom 1. Aprli 1886 und in den übrigen Fällen Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. November 1889	240·4	178·0	62·4	Im Kartirungswege		Zum Zwecke der Sicherstellung der Auflieferung des stipulirten Minimalquantums innerhalb der festgesetzten Frist und der Erfüllung der sonstigen, an das Zugeständniss geknüpften Bedingungen haben diejenigen Firmen, welche auf das Zugeständniss reflectiren, eine Caution von 10000 fl. (Zehntausend Gulden) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen, wogegen den vertragschliessenden Firmen das Recht eingeräumt wird, ihre Sendungen in denjenigen begünstigten Relationen, für welche dies als nothwendig anerkannt wird, auch nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit bis zu einer mit der betreffenden Aufgabsstation zu vereinbarenden Stunde aufzuliefern.*)
				Wien Nordbahnhof	Sternberg bezw. vice versa				363·6	268·8	94·8			
				Wien Nordbahnhof	Neutitschein Nordbahnhof bezw. vice versa				382·4	287·6	94·8			
				Wien Nordbahnhof	Friedek-Mistek Nordbahnhof bezw. vice versa				432·4	319·6	112·8			
				Wien Nordbahnhof	Freudenthal bezw. vice versa				476·6	332·4	144·2			
				Wien Nordbahnhof	Nikolsburg				181·2	134·2	47·0			
					Kremsier				293·2	216·8	76·4			
					Weisskirchen				349·2	258·2	91·0			

*) Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die Bedingungen des Zugeständnisses durch die vertragschliessende Firma nicht vollständig erfüllt sind. Der Beweis für die Erfüllung der letzteren und für die Auflieferung des Minimalquantums ist durch Vorlage eines Verzeichnisses über die beförderten Sendungen und der hiezu gehörigen, auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse zu erbringen, deren Einreichung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses erfolgen muss.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1037	Südbahn-Gesellschaft		Rohkupfer	Sissek	Wien (Matzleinsdorf)		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	237·4 kr. N. incl. Mgb. und ungar. Steuer	175·2 kr. N. incl. Mgb. und ungar. Steuer	62·2 kr.	Im Kartirungswege		
1038	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Agendorf	Wien (Matzleinsdorf) und Stationen der Strecken Wien-Mödling-Laxenburg und Wien-Münchendorf, sowie nach Mitterndorf-Moosbrunn und Grammat-Neusiedl	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Verschieden	18·5 kr. N. excl. Mgb u. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1039	Südbahn-Gesellschaft		Cement	Markt-Tüffer	Agram	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Serie XIII	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	24·2 kr. N. excl. Mgb. u. incl. ungar. Steuer	19·0 kr. N. excl. Mgb u. incl. ungar. Steuer	5·2 kr.	Im Kartirungswege		
1040	Südbahn-Gesellschaft		Rundholz	Wörgl	Kirchbüchl	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- u. Abladen der Transporte hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	8·0 kr. incl. Mgb.	5·0 kr. excl. Mgb.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		
1041	Südbahn-Gesellschaft		Bier in Fässern und Kisten	Graz	Triest S.B. und Fiume	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Zusammenstellung der Frachtsätze zwischen Triest u. Fiume einerseits u. Südbahnstationen andererseits, giltig vom 24. Decbr. 1883	144·0	120·0	24·0	Im Kartirungswege		
				Puntigam					142·0 kr. inclus. Mgb.	120·0 kr. inclus. Mgb.	22·0 kr. inclus Mgb.			
1042	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, königlich ungar. Staatseisenbahnen	Glaswaaren aller Art, auch Fensterglas	Nyitra-Zsámbokrét	Triest	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Jede Routenvorschreibung hat zu unterbleiben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Verschieden	204·8	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe nebst dem Certificate der competenten Hafenbehörde in Triest, welches den per mare nach Ostindien erfolgten Weitertransport der Sendungen bestätigt. Diese Documente sind längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage zu bringen	
				Trencsén-Isztebnik						213·2				
			Hohlglaswaaren, ordinäre, unverpackt oder in Stroh verpackt, bezw. verschnürt	Nyitra-Zsámbokrét						183·4				
				Trencsén-Isztebnik						190·9 (Kreuzer ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer)				

Fortlaufende Nr.	Die Fabrikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1013	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schmack- (Sumach) Extract	Prag St. E. G.	Chotzen B.-Trübau Zwittau Brüsau-Brünnlitz Skalic-Boskovic Blansko Adamsthal Brünn	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für 5000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Juni 1888	Classe I	a) Classe II b) Classe A		Im Kartirungswege		Aufrechthaltung der für Güter der Classe II, resp. Classe A giltigen Tarifbestimmungen
1014	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rübe, Rübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Presslinge, Kalk- (Saturations) schlamm	Libsič Kralup St. E. G. Minkovic Volovic (Station) Nauměřič Střebichovic-Vinařic Volovic (Ladestelle) Bubenč Knobis oder vice versa	Swoleňowes St. E. G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für die Classe C, resp. den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen. Zahlung der Fracht für das verladene Effectivgewicht, mindest. jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende März 1891	Localtarif	Verschieden	kr. 8·2 5·7 4·6 4·6 4·6 5·1 5·4 11·1 4·6		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen besorgt die Partei
1045	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art und Kleie	Pachfurth oder vice versa	Wien St. E. G.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	25·2 kr.	20·8 kr.	4·4 kr.	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 47. **Wien, 24. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Reglement

für das

öffentliche Landes-Lagerhaus verbunden mit einem Freilager in Krakau für Getreide jeder Art und Spiritus*).

In Ausführung des Beschlusses des galizischen Landtages vom 16. October 1888 hat der galizische Landesausschuss ein „öffentliches Lagerhaus“, verbunden mit einem „Freilager“ für Getreide aller Art und Spiritus, in Krakau errichtet.

§ 1.

Bestimmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses.

Unternehmer und Eigenthümer des öffentlichen Lagerhauses, verbunden mit einem Freilager in Krakau, ist das Königreich Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau.

Diese Lagerhaus ist bestimmt zur Einlagerung:

1. von jeder Art in- und ausländischen, sowohl zollpflichtigen, als auch Transito - Getreides, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und nicht besonders benannten Sämereien;
2. von abgabepflichtigem Spiritus, insolange bis derselbe entweder der Versteuerung unterworfen oder nach dem Auslande ausgeführt wird;
3. von Getreideproducten und Spiritus, welche zum Consum in die Stadt eingeführt, auch der städtischen Verzehrungssteuer unterliegen würden.

§ 2.

Firma des öffentlichen Landes-Lagerhauses.

Die in das Handelsregister eingetragene Firma des öffentlichen Landes-Lagerhauses in Krakau lautet: „Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Krakau.“

§ 3.

Verwaltung.

Die Verwaltung und den Betrieb dieses öffentlichen Landes - Lagerhauses übergibt der Landesausschuss auf Grund eines diesbezüglichen Vertrages der „Direction des wechselseitigen Creditvereines in Krakau“ („Dyrekcya Towarzystwa wzajemnego kredytu w Krakowie“), welche für eine fachgemässe und gewissenhafte Leitung der Unternehmung Gewähr leistet, behält sich jedoch das Recht der Oberaufsicht und der Controle vor.

§ 4.

Die Direction des wechselseitigen Creditvereines verwaltet das öffentliche Landes-Lagerhaus in Krakau als Bevollmächtigte des Landesausschusses, und ist dem Landesausschusse für die gute Leitung der Unternehmung verantwortlich. Sie nimmt nach einem vom Landesausschusse bestätigten Etat sämmtliche Administrationsbeamten und Diener dieses öffentlichen Lagerhauses auf und hat das Recht, dieselben zu entlassen.

§ 5.

Sämmtliche Geschäfte des öffentlichen Landes-Lagerhauses werden von der Verwaltung (Direction) ausgeführt:

a) nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 28. April 1889, betreffend die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Lagerhäuser;
b) nach den Vorschriften des vorliegenden auf Grundlage des erwähnten Gesetzes abgefassten Reglements;

*) Genehmigt mit dem im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium ergangenen Handelsministerial-Erlass vom 28. December 1889, Z. 53.709 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1 ex 1890).

c) nach dem vom Landesausschusse bestätigten Gebührentarife, welcher in der durch das bereits erwähnte Gesetz vom 28. April 1889 vorgeschriebenen Art und Weise veröffentlicht wird;
d) nach den für die Beamten und Diener des öffentlichen Landes-Lagerhauses ausgegebenen Dienstvorschriften;
e) rücksichtlich der in den Freilagern eingelagerten Waaren überdies nach den diesfalls bestehenden Gefällsvorschriften und den erlassenen oder noch zu erlassenden Anordnungen der competenten Finanzbehörden.

§ 6.

Geschäftsumfang.

Das öffentliche, mit einem Freilager verbundene Landes-Lagerhaus

1. übernimmt zur Aufbewahrung (Lagerung) die im § 1 dieses Reglements angeführten Artikel;
2. besorgt deren Ausladen und Einlagerung;
3. bewahrt auf dem Lager die aufgenommenen Producte und besorgt sämmtliche, behufs ordentlicher Aufbewahrung derselben nothwendigen Vorkehrungen und Manipulationen;
4. besorgt die Auslagerung und das Einladen der zur Versendung gelangenden Producte, wie auch die Expedition dieser Producte, den Aufträgen der Hinterleger der Waare, beziehungsweise Bezugsberechtigten, gemäss;
5. besorgt über Auftrag und auf Rechnung der Hinterleger, beziehungsweise Bezugsberechtigten, die Verzollung und Versteuerung derselben und bestreitet in Vertretung der Hinterleger, beziehungsweise Bezugsberechtigten, und auf deren Rechnung die Kosten für die Ueberfuhr nach dem Lagerhause und die Speditionskosten;
6. besorgt die Versicherung der eingelagerten Producte gegen Feuersgefahr;
7. hebt von dem Hinterleger, beziehungsweise Bezugsberechtigten, sämmtliche auf diesem Producte haftenden Abgaben und Gebühren ein, als: entrichtete Zölle, Steuern, Verzehrungsabgaben, Versicherungskosten, Frachten, dann die nach dem Gebührentarife berechneten Lagerzinse und Gebühren für das Aus- und Einladen, das Durchschaufeln, Durchschütten, Reinigen und Wägen der Producte, wie auch sonstige Spesen und Lasten.

§ 7.

Aviso und Frachtbriefe.

Beim Einsenden von Getreide oder Spiritus in das öffentliche Landes-Lagerhaus ist der Hinterleger verpflichtet, hievon die Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses vorher zu benachrichtigen (avisiren); die zur Einlagerung eingesendeten Producte aber mit einem Frachtbriefe oder Verzeichnisse der Producte zu begleiten.

Diese Documente müssen ausser den vom Gesetze vorgeschriebenen Erfordernissen insbesondere enthalten:

a) das Datum und den Ort der Aufgabe;
b) die genaue Adresse, das ist die Angabe des Vor- und Zunamens und des Wohnortes des Hinterlegers;
c) die Gattung des eingesendeten Productes;
d) die Anzahl und Zeichen der Säcke oder Fässer, oder Angabe der Art der Einpackung;
e) das Sporcogewicht in Kilogrammen und beim Spiritus das Mass in Hektolitern und den Alkoholgehalt nach dem 100theiligen Alkoholometer;
f) die Angabe, zu welchem Werthe die Producte versichert werden sollen.

§ 8.

Gefällsämtliche Documente.

Für den Fall als gefällsämtliche Documente mitzufolgen haben, müssen selbe in dem Frachtbriefe oder dem Productenverzeichnisse angeführt und mit diesen zugleich der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses übergeben werden. Werden diese Documente der Lagerhausverwaltung nicht übergeben, so ist die Aufnahme des eingesendeten Productes zu verweigern.

Rücksichtlich aller aus unrichtigen oder ungenauen Angaben in diesen Documenten entstehenden nachtheiligen Folgen steht der Lagerhausverwaltung, ohne dass hiedurch das Mass der derselben gesetzlich obliegenden Haftung vermindert und der Umfang des ihr zustehenden gesetzlichen Pfandrechtes erweitert würde, das Regressrecht zu.

§ 9.

Reihenfolge der Uebernahme.

Die Lagerhausverwaltung übernimmt die Producte zur Einlagerung in der Reihenfolge ihres Eintreffens, falls aber Producte mehrerer Eigenthümer gleichzeitig eintreffen, übernimmt die Lagerhausverwaltung dieselben in der Reihenfolge der Anmeldungen.

§ 10.

Gewicht und Mass.

Die Uebernahme und Uebergabe der Producte findet nach dem bei der Uebernahme der Waare durch das Lagerhaus festgestellten Gewichte, beziehungsweise Mass (Volumen) statt. Die Ermittlung des Gewichtes und Masses der eingelagerten Producte wird stets im Lagerhause vorgenommen, und zwar das Gewicht des Getreides und der sonstigen Feldfrüchte in Kilogrammen und das Volumenmass des Spiritus in Litern und dessen Alkoholgehalt in Alkoholgraden nach dem 100theiligen Alkoholometer.

§ 11.

Reclamationsverfahren bei Abgängen und Beschädigungen anlangender Producte.

Falls das mittelst Eisenbahn eingesendete Product in beschädigtem Zustande oder in geringerer als der im Frachtbriefe angegebenen Menge anlangt, hat die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses die vorgeschriebene Reclamation sofort einzuleiten.

Bei Abgängen und Beschädigungen von mittelst anderer Transportanstalten anlangenden Producten hat die Lagerhausverwaltung spätestens binnen 24 Stunden den Hinterleger der Waare hievon zu verständigen.

§ 12.

Entrichtung der Frachtgebühren.

Die auf den eingelagerten Producten haftenden Frachtgebühren, sowie die sonstigen mit dem Transporte verbundenen Spesen werden in der Regel von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses auf Rechnung des Hinterlegers der Waare und gegen tarifmässiges Zinseneinheben berichtigt.

Jedoch kann die Lagerhausverwaltung der Bestreitung dieser Auslagen in Vertretung des Hinterlegers sich entziehen, falls sie der Ansicht wäre, dass hieraus für das öffentliche Landes-Lagerhaus ein Verlust erwachsen könnte.

§ 13.

Empfangsschein.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses stellt für jedes eingelagerte Product einen „Empfangsschein“ aus, welcher auf den Namen des Hinterlegers der Waare lautet.

Dieser Empfangsschein wird aus dem fortlaufend geführten Juxtenbuche ausgeschnitten und hat mit der in demselben verbleibenden Juxte gleichlautend, folgende Daten zu enthalten:

a) das Datum des Erlages;
b) die Post-Nummer und die Magazins-Nummer des Lagerhaus-Eingangsregisters;
c) den Namen, Stand und Wohnort des Hinterlegers;
d) den Absendungsort des Productes;
e) die Anzahl und Zeichen der Säcke oder Fässer;
f) die Gattung, das Gewicht oder Mass des Productes, und überdies beim Getreide dessen Gattung, beim Spiritus dessen Alkoholgrad nach 100theiligem Alkoholometer;
g) die Angabe der auf Rechnung des Hinterlegers bereits entrichteten und am Tage der Ausstellung des Empfangsscheines auf dem eingelagerten Producte haftenden Gebühren und Lasten, als: Zölle, Steuern u. s. w.;
h) die Angabe, in welchem Werthe und für welche Zeit das eingelagerte Product versichert wurde.

§ 14.

Der Empfangsschein wird von denjenigen Lagerhausbeamten unterschrieben, welche zur Fertigung der Firma des öffentlichen Landes-Lagerhauses ermächtigt sind; ihre Namen, sowie ihre Unterschriften werden von der Lagerhausverwaltung in der amtlichen „Lemberger Zeitung“ und durch Anschlag in dem öffentlichen Lagerhause kundgemacht.

§ 15.

Amortisation des Empfangsscheines.

Ist der Empfangsschein in Verlust gerathen, so hat der Eigenthümer desselben sich um dessen Amortisation zu bewerben und gleichzeitig bei der Lagerhausverwaltung hievon die Anzeige zu machen.

Ist die gerichtliche Amortisation des in Verlust gerathenen Empfangsscheines erfolgt, so stellt die Lagerhausverwaltung dem Eigenthümer desselben, zu dessen Gunsten die Amortisation erfolgt ist, über dessen Verlangen einen neuen Empfangsschein aus.

§ 16.

Lagerscheine (Recepisse und Warrants).

Die Lagerhausverwaltung ist verpflichtet, dem Hinterleger auf dessen Verlangen statt des Empfangsscheines einen „Lagerschein“ über die eingelagerten Producte auszustellen.

Der Lagerschein wird von den zur Fertigung der Lagerhausfirma ermächtigten Lagerhausbeamten, deren Namen und Unterschriften in der amtlichen „Lemberger Zeitung“ und durch Anschlag in dem öffentlichen Lagerhause kundgemacht werden, in der Regel vom Director des öffentlichen Lagerhauses oder dessen Vertreter und vom Buchhalter unterzeichnet.

Dieser „Lagerschein“, bestehend aus zwei zusammenhängenden, jedoch von einander trennbaren Theilen:

1. dem Lagerbesitzscheine (Recepisse) und
2. dem Lagerpfandschein (Warrant),

wird von der Lagerhausverwaltung unter strenger Befolgung der Bestimmungen der §§ 17 und 18 des Gesetzes vom 28. April 1889, betreffend die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Lagerhäuser, verfasst und ausgestellt.

§ 17.

Das weitere Verfahren mit diesen Lagerscheinen, die Rechte und Pflichten der Eigenthümer der Lagerscheine, sowie eines jeden ihrer Bestandtheile, endlich die Rechte und Pflichten des diese Lagerscheine ausstellenden öffentlichen Landes-Lagerhauses, sind durch die Vorschriften des Gesetzes vom 28. April 1889, die öffentlichen Lagerhäuser betreffend, normirt und die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist verpflichtet, strenge den oberwähnten Bestimmungen des Gesetzes entsprechend zu verfahren.

§ 18.

Amortisation der Lagerscheine.

Das Verfahren bezüglich der Amortisation in Verlust gerathener Lagerscheine und beider Theile derselben, das ist der Recepisse und Warrants, sowie die Verpflichtung zur Entrichtung der Stempelgebühr von denselben, sind durch die in den §§ 39 und 40 des Gesetzes vom 28. April 1889 enthaltenen Vorschriften festgesetzt und normirt und die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses hat diese Vorschriften strenge zu befolgen.

§ 19.

Versicherung der eingelagerten Producte gegen Feuersgefahr.

Sämmtliche in dem öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerten Producte versichert die Lagerhausverwaltung unter ihrer Haftung bei der „gegenseitigen Versicherungs-Gesellschaft in Krakau“.

Die Producte werden in dem vom Hinterleger angegebenen Versicherungswerthe versichert.

§ 20.

Sollte der Hinterleger der Waare den Versicherungswerth der zur Einlagerung eingesendeten Producte nicht angegeben haben, so setzt die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses den Versicherungswerth nach eigenem Ermessen fest.

Der Hinterleger ist verpflichtet, die durch die Lagerhausverwaltung entrichtete Versicherungsprämie der Lagerhausverwaltung zu ersetzen.

Es steht dem Hinterleger, beziehungsweise Bezugsberechtigten, frei, den von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses festgesetzten Versicherungswerth nachträglich auf eigene Rechnung zu erhöhen oder herabzusetzen.

§ 21.

Da nach den Statuten der „gegenseitigen Versicherungs-Gesellschaft in Krakau“ die Versicherung um 12 Uhr Mittags des auf die Ueberreichung des Antrages folgenden Tages beginnt, so ist die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses verpflichtet, die avisirten Producte auf Grundlage des erhaltenen Aviso zur Versicherung so zeitig anzumelden, dass die Producte von dem Zeitpunkte ihrer Einlagerung an versichert seien.

§ 22.

Die in dem öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerten Producte werden für die ganze vom Hinterleger bei der Einlagerung bestimmte Dauer der Einlagerung und in Ermanglung einer solchen Bestimmung auf ein Jahr versichert.

§ 23.

Die Assecuranzprämie, das ist die Versicherungsgebühr, hat der Hinterleger der Waare, beziehungsweise der Eigenthümer des Lagerscheines, letzterer nach Massgabe des zweiten Absatzes des § 40 des Reglements, zu tragen und dieselbe der Lagerhausverwaltung beim Austritte des Productes aus dem Lager zu ersetzen.

§ 24.

Wenn das im öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerte Prodect einen Feuerschaden erleidet, so wird dem vom Feuerschaden Beschädigten nur die von der „gegenseitigen Versicherungs-Gesellschaft in Krakau" ausbezahlte Summe, und zwar nach Abzug der von der Verwaltung entrichteten Versicherungsgebühr (Assecuranzprämie) und sämmtlicher sonstigen der Lagerhausverwaltung zukommenden und auf dem eingelagerten Producte bis zum Augenblicke des Brandes haftenden Gebühren und Spesen dem Eigenthümer des Lagerscheines gegenüber mit der im § 40, Absatz 2, des Reglements enthaltenen Einschränkung, als Ersatz geleistet, mit anderen Worten, es wird der § 15 des Gesetzes vom 28. April 1889 in Anwendung gebracht, welcher bestimmt, dass im Falle eines Feuerschadens die Versicherungssumme an Stelle des abgebrannten Productes tritt.

Die Lagerhausverwaltung ist somit ausschliesslich berechtigt, die Versicherungssumme für das abgebrannte Product von der Versicherungs-Gesellschaft in Empfang zu nehmen.

§ 25.

Aufbewahrung des Getreides.

Jede in das öffentliche Lagerhaus aufgenommene Getreidepartie wird abgesondert aufbewahrt.

§ 26.

Die Lagerhausverwaltung nimmt auf Verlangen des Hinterlegers der Waare, beziehungsweise des Eigenthümers des Lagerscheines, das Reinigen, Durchschaufeln und Durchschütten des Getreides, sei es mittelst der Schaufel oder mittelst des Elevators, vor. Sollte jedoch die Lagerhausverwaltung das Durchschütten oder Durchschaufeln des Getreides als unentbehrlich anerkennen, um dasselbe vor Verderb zu schützen, so kann sie diese Manipulationen auch ohne Verlangen des Hinterlegers anordnen, ohne jedoch die mehreren Hinterlegern gehörenden Getreidepartien zu vermengen.

§ 27.

Die nach dem Gebührentarife zu berechnende Gebühr für das Reinigen und Schütten des Getreides und eventuell für dessen Mengen, hat der Hinterleger der Waare, beziehungsweise der Eigenthümer des Lagerscheines, nach Massgabe des § 40, Absatz 2, des Reglements der Lagerhausverwaltung zu ersetzen.

§ 28.

Aufbewahrung von Spiritus.

Der Spiritus wird in einem abgesonderten, ganz aus feuersicherem Material aufgeführten Magazine in fünf eisernen Reservoirs von je 1000 Hektoliter Rauminhalt aufbewahrt. Kleinere eingelagerte Spirituspartien, welche verschiedenen Hinterlegern gehören, müssen behufs Aufbewahrung in diesen grossen Behältern zusammengemengt werden (§ 48 des Gesetzes vom 28. April 1889), wobei jedoch in den Lagerhausbüchern genau vorgemerkt wird, wie viel Hektolitergrad von jedem Hinterleger zur Einlagerung aufgenommen worden sind.

Wenn der Hinterleger 1000 oder mehr Hektoliter Spiritus einlagert und sich verpflichtet, den Lagerzins für den ganzen Rauminhalt des Behälters oder der Behälter, in denen sein Spiritus aufbewahrt wird, zu entrichten, so wird sein Spiritus mit dem eines anderen Hinterlegers nicht vermengt.

Erprobte Vorrichtungen für den Empfang des Spiritus bei dessen Einlagerung geben genau das Mass und den Alkoholgrad desselben an, und ebenso viel Hektolitergrad (Litergrad) Spiritus, wie das Lagerhaus bei der Einlagerung aufgenommen hat (was im Empfangsscheine oder in dem Lagerscheine bestätigt ist), folgt es aus nach Abzug des gesetzlich normirten Percentsatzes für Schwendung und eines durch die Manipulation verursachten Abganges (Calo).

Die mit dem Erlasse des k. k. Finanzministeriums vom 10. August 1888 (R.-G.-Bl. XLIII, Nr. 133), normirte Maximalschwendung beträgt $^1/_3$ Percent für die in je einem Monate eingelagerte Alkoholmenge und überdies pro anno 2 Percent, wobei zur Vereinfachung der Rechnung der nach dem jährlichen Ausmasse von 2 Percent entfallenden Schwendung angenommen wird, als ob die in 5 Tagen ($^1/_6$ eines Monats) erfolgten Empfänge und Ausgaben von Branntwein auf einmal, und zwar an einem und demselben Tage, stattgefunden hätten.

Die Grösse des durch die Manipulation verursachten Abganges (Calo) wird mit $^1/_3$ Percent pro Monat berechnet.

§ 29.

Versandt von Spiritus und (unverzolltem) Transito-Getreide ins Ausland.

Sowohl Spiritus, von dem die Steuer noch nicht entrichtet worden ist, als auch unverzolltes, zur Ausfuhr bestimmtes Getreide, wird unter Beobachtung der diesbezüglich geltenden Vorschriften ins Ausland versendet.

§ 30.

Entrichtung der Steuer, des Zolles und der Verzehrungsabgabe.

Wenn aber diese ohne Entrichtung des Zolles oder der Steuer im Freilager eingelagerten Producte aus dem öffentlichen Lagerhause zum inländischen Verbrauche (Consum) ausgefolgt werden sollen, so ist von denselben der gesetzliche Zoll, die Steuer und eventuell, wenn sie zum Consum innerhalb der Stadt Krakau bestimmt sind, auch die städtische Verzehrungsabgabe zu entrichten.

Im obigen Falle hat der Hinterleger der Waare, beziehungsweise der Eigenthümer des Lagerscheines, nach Massgabe des § 40, Absatz 2, des Reglements, oder über deren schriftliches Verlangen und auf Rechnung des Verlangenden die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses die Steuer von dem inländischen Spiritus, den Zoll von dem ausländischen Getreide und die städtische Verzehrungsabgabe von den zum Consum innerhalb der Stadt Krakau bestimmten Producten zu entrichten, und der Hinterleger, beziehungsweise der Eigenthümer des Lagerscheines nach Massgabe des § 40, Absatz 2 des Reglements, ist verpflichtet, der Lagerhausverwaltung alle diese Auslagen beim Austritte der Producte aus dem Lager zu ersetzen.

Von dem auf diese Auslagen verwendeten Baargelde wird die Lagerhausverwaltung die tarifmässige Zinsabgabe einheben.

§ 31.

Besichtigung der eingelagerten Producte.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist verpflichtet, dem Eigenthümer des Empfangscheines,

beziehungsweise dem Eigenthümer des Lagerbesitzscheines oder des Warrants, die Besichtigung des eingelagerten Productes zu bewilligen. Diese Besichtigung kann nur nach vorhergehender Anmeldung bei der Localverwaltung des Lagerhauses und innerhalb der Geschäftsstunden, an denen das Lager reglementsmässig offen sein muss, stattfinden.

§ 32.

Musterentnahme.

Dem Hinterleger oder dem Eigenthümer des Lagerbesitzscheines ist gestattet, Muster in entsprechender Menge von den im vorgezeigten Empfangsscheine, beziehungsweise Lagerbesitzscheine, angegebenen Producten zu entnehmen, und zwar unter Wahrung der Vorschriften der diesem Reglement beigeschlossenen Lagerhaus-Ordnung.

Die Ausfolgung der Muster erfolgt das erste Mal unentgeltlich, für die weitere Ausfolgung von Mustern wird die im Tarife festgesetzte Gebühr eingehoben. Ein nach dem Urtheile der Lagerhausverwaltung den Werth des eingelagerten Productes beeinflussendes Musterziehen ist ausgeschlossen.

Proben von Spiritus, auf welchem die Consumabgabe haftet, dürfen nur gegen vorherige Versteuerung entnommen werden. Rücksichtlich der Anmeldung der Musterentnahme ist nach § 67, Z. 4, des Branntweinsteuergesetzes vorzugehen.

§ 33.

Spedition der eingelagerten Producte.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses besorgt auf schriftliches Verlangen des Bezugsberechtigten die Spedition der eingelagerten Waare gegen Ersatz der gemachten Auslagen und gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühr.

§ 34.

Sämmtliche von der Lagerhausverwaltung auf Rechnung des Hinterlegers der Waare gemachten Auslagen, die Lagerzinsgebühr, die Gebühren für die Abwage, das Aus- und Einladen und die Kosten der Spedition des Productes u. s. w. sind von dem Hinterleger, beziehungsweise dem Eigenthümer des Lagerscheines nach Massgabe des § 40, Absatz 2, des Reglements der Lagerhausverwaltung unmittelbar vor dem Austritte des Productes aus dem Lager zu ersetzen, respective zu entrichten.

Doch ist die Lagerhausverwaltung berechtigt, auch früher die Berichtigung dieser Gebühren von dem Hinterleger, beziehungsweise Eigenthümer des Lagerscheines, zu fordern.

§ 35.

Ausfolgung der eingelagerten Producte.

Die Ausfolgung der eingelagerten Producte kann auf einmal oder in Partien stattfinden.

Doch muss der Eigenthümer des Empfangs- oder beider Theile des Lagerscheines, letzterer nach Massgabe des § 40, Absatz 2 des Reglements, schon beim Bezuge der ersten Partie alle auf dem gesammten eingelagerten Producte haftenden Gebühren entrichten.

§ 36.

Wie gross jeder der aus dem Lager auszufolgenden Theile oder Productenpartien sein soll, bestimmt der Eigenthümer des Empfangs- oder beider Theile des Lagerscheines.

Bei eingelagertem Spiritus kann der theilweise Bezug nur in Partien von mindestens fünf Hektolitern stattfinden.

§ 37.

Beim Bezuge des eingelagerten Productes muss der Bezugsberechtigte der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses den Empfangsschein oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, den Lagerschein in beiden Bestandtheilen (das ist sowohl das Recepisse als auch den Warrant) zurückstellen. Wenn aber die Ausfolgung des eingelagerten Productes partienweise stattfindet, so wird von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses auf dem Empfangsscheine, beziehungsweise auf beiden Theilen des Lagerscheines (das ist dem Recepisse und dem Warrant) vorgemerkt, welcher Theil des ursprünglich eingelagerten Productes bereits bezogen worden ist.

§ 38.

Umtausch des Lagerscheines.

Auf Verlangen des im Sinne des Art. 36 der allgemeinen Wechselordnung als Eigenthümer legitimirten Inhabers beider Theile des Lagerscheines werden von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses gegen Eintausch des ursprünglichen auf das Ganze der eingelagerten Producte lautenden Lagerscheines ebensoviel besondere auf den Namen des Eigenthümers lautende Lagerscheine ausgestellt, als in Folge der vom Eigenthümer vorgenommenen Theilung der Waare neue Waarenpartien entstehen.

Es steht der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses das Recht zu, diese neuen für Theile des eingelagerten Productes ausgestellten Lagerscheine mit demjenigen Datum zu versehen, welches der ursprüngliche, über die Gesammtheit des eingelagerten Productes ausgestellte Lagerschein getragen hat (§ 26 des Gesetzes vom 28. April 1889).

In allen Fällen haben die Eigenthümer des Lagerscheines die durch die Erfüllung ihres Begehrens hervorgerufenen Kosten zu tragen.

§ 39.

Dauer der Einlagerung.

Die Dauer der Einlagerung der Producte in den Magazinen des öffentlichen Landes-Lagerhauses hängt ausser in den im § 41 dieses Reglements angegebenen Fällen von dem Willen des Hinterlegers der Waare ab, soferne dieser sämmtliche auf dem eingelagerten Producte haftenden Gebühren und Abgaben (Spesen) regelmässig entrichtet.

§ 40.

Gesetzliches Pfandrecht der Lagerhausunternehmung.

Die Lagerhausunternehmung hat während der Dauer der Einlagerung ein auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare:

a) wegen der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Waare entfallenden eigenen Gebühren, und
b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuern, Transport- und Erhaltungskosten oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Waare bestrittenen Vorausgaben, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in gesetzlich zulässigen (§ 12 des Lagerhausgesetzes) Lagerhausgeschäften.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigenthümer des Lagerscheines oder eines der beiden Theile desselben nur insoweit geltend

gemacht werden, als bei der Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhausunternehmung an den Hinterleger in beiden Theilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist, wofern es sich um rücksichtlich dieser Waare erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhausunternehmung handelt, nur insoweit, als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine im voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit (§ 18, Z. 6, des Lagerhausgesetzes) und, wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für eine Dauer von nicht mehr als einem Jahre vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines entfallen.

§ 41.

Verkauf des eingelagerten Productes durch die Lagerhausverwaltung.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist nach vorher an den Hinterleger gerichteter Verständigung zum Verkaufe des eingelagerten Productes berechtigt:

1. wenn die auf bestimmte Zeit eingelagerten Producte nicht nach Ablauf der verabredeten Lagerzeit bezogen werden;
2. wenn die auf unbestimmte Zeit eingelagerten Producte nicht innerhalb eines Jahres von der Einlagerung, und wenn über die eingelagerten Producte ein Lagerschein ausgestellt ist, nicht innerhalb eines Jahres von des Ausstellung des Lagerscheines, bezogen werden;
3. wenn das eingelagerte Product vom Verderb bedroht wird (§ 33 des Gesetzes vom 28. April 1889).

Die Art der Durchführung des Verkaufes des beim öffentlichen Landes-Lagerhause in Aufbewahrung befindlichen Productes in den oberwähnten Fällen, die Verwendung des Erlöses und das Regressrecht des Eigenthümers des Warrants bestimmen die §§ 34, 35 und 36 des obgenannten Gesetzes vom 28. April 1889.

§ 42.

Belehnen der eingelagerten Producte.

Obigen Fall ausgenommen, darf die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses weder mit Getreide, noch mit Spiritus Handel treiben, und weder auf eigene noch auf fremde Rechnung den Verkauf der eingelagerten Producte übernehmen.

Ebenso darf die Lagerhausverwaltung die eingelagerten Producte weder für eigene, noch fremde Rechnung irgendwie belehnen.

§ 43.

Aufbewahrung von Säcken und Fässern.

Leere Säcke und Fässer von den in das Lagerhaus eingesendeten Producten hat der Hinterleger der Waare spätestens binnen 14 Tagen zu beziehen, widrigenfalls der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses das Recht zusteht, dieselben auf Rechnung des Hinterlegers zu verkaufen.

Der Erlös wird nach Abzug der durch den Verkauf verursachten Auslagen zu Gunsten des Hinterlegers in die Bücher eingetragen.

Doch kann zwischen der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses und dem Hinterleger der Waare ein besonderes Uebereinkommen in Betreff der Aufbewahrung der leeren Säcke und Fässer, gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühr, bis zur Zeit des Bezuges des eingelagerten Productes getroffen werden.

§ 44.

Haftung des öffentlichen Landes-Lagerhauses.

Die Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses (das ist das Land Galizien) haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betriebe des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entstehen sollte.

Im Falle einer Beschwerde hat die Lagerhausverwaltung diese Sorgfalt nachzuweisen.

§ 45.

Die Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses haftet für ihre Beamten und andere Personen, deren sie sich bei ihren Verrichtungen bedient (§ 14 des cirtirten Gesetzes vom 28. April 1889).

§ 46.

Reclamationen.

Wegen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung nicht erkennbar waren, kann die Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung im Sinne des Art. 348 des allgemeinen Handelsgesetzbuches nachgesucht worden ist und bewiesen wird, dass der Verlust, die Verminderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

Nach erfolgter Empfangnahme der Waare erlischt jeder Anspruch an das öffentliche Lagerhaus wegen Verminderung oder Beschädigung der Waare auch dann, wenn dieselben bei der Ausfolgung aus dem Lagerhause nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind, wenn der Anspruch nicht binnen vier Wochen nach der Ausfolgung bei der Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses angemeldet worden ist.

§ 47.

Unter der Voraussetzung des § 44 des Reglements haftet das öffentliche Landes-Lagerhaus nicht für Beschädigungen und Verluste der eingelagerten Producte, welche durch Krieg, feindliche Einfälle, Aufstand und Aufruhr, öffentliche Gewaltthätigkeit oder Elementar ereignisse herbeigeführt worden sind.

Unter derselben Voraussetzung haftet das öffentliche Landes-Lagerhaus nicht für jenen Abgang in der Menge des eingelagerten Productes, welcher durch das Schütten, Reinigen und Trocknen des Getreides, sowie jenen durch den im § 28 dieses Reglements festgesetzten Abgang an Spiritusmenge, der durch dessen Verflüchtigung und Calirung, sowie bei der Manipulation herbeigeführt worden ist.

§ 48.

Die Verjährung der Klagen und Einreden gegen die Lagerhausunternehmung wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ausfolgung der Waare richtet sich nach den im Art. 386 des Handelsgesetzbuches für den Spediteur gegebenen Bestimmnngen. Demzufolge beginnt die Frist in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, in Ansehung der Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

Dem rechtzeitig Reclamirenden hat die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses zu bescheinigen, dass die Reclamation eingebracht worden ist. Das bei der Lagerhausverwaltung eingebrachte Reclamationsbegehren ist, falls die Austragung der Angelegenheit durch das Schiedsgericht angestrebt wird, binnen acht Tagen genau in Ziffern zu formuliren und der Lagerhausverwaltung schriftlich einzureichen. Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist verpflichtet, die Eingabe des Reclamirenden binnen 20 Tagen nach deren ziffermässiger Begründung zu beantworten. Sollte aber der Reclamirende die Entscheidung nicht acceptiren, so kann die Angelegenheit unter Zustimmung beider Parteien von dem Schiedsgerichte, welches nach den Bestimmungen des § 52 des vorliegenden Reglements zusammengesetzt wird, entschieden werden. Wird die Angelegenheit unmittelbar vor dem ordentlichen Richter anhängig gemacht, so finden die Bestimmungen über diese Reclamation keine Anwendung.

§ 49.

Schiedsgericht.

Alle Streitigkeiten, welche sich zwischen der Unternehmung oder der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses einerseits und den Parteien andererseits ergeben, können unter Zustimmung beider Theile von einem Schiedsgerichte entschieden werden. Berufungen gegen Erkenntnisse des Schiedsgerichtes sind nicht zulässig (§ 11 des citirten Gesetzes vom 28. April 1889).

§ 50.

In Fällen, wo das Gesetz die Einbringung einer Klage auf Ungiltigkeit des Schiedsspruches gestattet, muss diese Klage binnen der unerstreckbaren Frist von acht Tagen vom Tage der Zustellung des Schiedsspruches schriftlich eingebracht werden. Die Klage muss bei jenem ordentlichen Richter erster Instanz, welcher zur Entscheidung in der Hauptsache berufen wäre, eingebracht werden. Die bei Gericht überreichte Klage muss mit der Unterschrift eines Advocaten versehen sein.

§ 51.

Durch die Erhebung der Klage auf Ungiltigkeit eines Schiedsspruches wird die Execution desselben nicht gehemmt.

§ 52.

Beide Parteien haben binnen acht Tagen vom Tage der von einer von ihnen in Zahlen formulirten und der anderen Partei mitgetheilten oder von beiden in derselben Weise erhobenen Entschädigungsansprüche schriftlich zu erklären, ob sie sich einem Schiedsgerichte unterwerfen oder nicht, und wenn beide das Erstere wählen, innerhalb von acht Tagen nach Eingang der Erklärung des letzten ihre Schiedsrichter zu wählen (§ 53 des Reglements) und der Gegenpartei namhaft zu machen. Wird innerhalb der letzteren Frist von einer Partei die Erklärung, dass der von ihr gewählte Schiedsrichter die Wahl annimmt, nicht beigebracht, so geht deren Wahlrecht auf die andere Partei über.

§ 53.

Wahl und Zusammensetzung des Schiedsgerichtes.

Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern, von denen ein Mitglied von der Direction des öffentlichen Landes-Lagerhauses, das zweite von der Gegenpartei gewählt wird, und diese beiden Schiedsrichter wählen einen Obmann.

Nachdem Seitens beider streitenden Parteien innerhalb der im § 52 festgesetzten Frist die Wahl der Schiedsrichter erfolgt ist, haben die Letzteren den Obmann zu wählen.

Wenn die gewählten Schiedsrichter innerhalb der folgenden acht Tage über die Wahl des Obmannes nicht einig werden, so hat ihn der Präsident der k. k. Krakauer Ackerbau-Gesellschaft spätestens binnen 14 Tage nach Zustellung der Anzeige von Seite der Schiedsrichter, dass sie über die Wahl des Obmannes nicht einig geworden sind, zu ernennen.

§ 54.

Verfahren vor dem Schiedsgerichte, Vollziehung der schiedsgerichtlichen Erkenntnisse.

Das Schiedsgericht ist an eine bestimmte Gerichtsordnung nicht gebunden; es verhandelt und entscheidet nach bestem Wissen und Gewissen. Das Schiedsgericht ist berechtigt, auch auf den Seitens der unterliegenden Partei zu leistenden Ersatz der Baarauslagen und anderer Kosten, insbesondere der Stempelgebühren, zu erkennen.

Das Schiedsgericht hat seinem Erkenntnisse eine kurze Begründung beizugeben.

Die Vollziehung der schiedsrichterlichen Erkenntnisse ist bei dem ordentlichen Richter erster Instanz, welcher zur Entscheidung in der Streitsache berufen wäre, anzusuchen.

§ 55.

Statistische Ausweise.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses verfasst und veröffentlicht 30 Tage nach dem Rechnungsabschlusse eines jeden Jahres im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ und in der amtlichen „Lemberger Zeitung“ einen Jahresbericht und alle Monate statistische Ausweise über die Bewegung und den Stand der im öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerten Producte und über die aus- und zurückgestellten Lagerscheine (§ 10 des citirten Gesetzes vom 28. April 1889).

§ 56.

Schlussbestimmungen.

Der Hinterleger unterwirft sich durch die Einlagerung der Producte im öffentlichen Landes-Lagerhause den Bestimmungen dieses Reglements, sowie den Vorschriften der den Anhang und integrirenden Theil desselben bildenden Lagerhaus-Ordnung und des in der vom Gesetze vorgeschriebenen Art und Weise kundgemachten Tarifes.

§ 57.

Beschwerden über die Lagerhausverwaltung und deren Organe sind an den Landesausschuss des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau zu richten.

§ 58.

Sowohl das Reglement des öffentlichen Landes-Lagerhauses, als auch der Gebührentarif und allenfallsige Aenderungen in denselben, werden in der durch das Gesetz vom 28. April 1889 bestimmten Weise im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ und in der amtlichen „Lemberger Zeitung“ veröffentlicht und zugleich mit der Bekanntgabe der Lagerhaus-Ordnung im Lagerhause an einer allgemein zugänglichen Stelle angeschlagen.

Lagerhaus - Ordnung

des öffentlichen Landes-Lagerhauses für Getreide und Spiritus in Krakau.

1. Die Uebernahme der Producte in das Lagerhaus und ihre Ausfolgung aus demselben findet mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen täglich, und zwar Vormittags von 9 bis 12 Uhr das ganze Jahr hindurch, Nachmittags hingegen in der Zeit vom 1. October bis Ende März von 2 bis 4 Uhr, und in der Zeit vom 1. April bis Ende September von 3 bis 6 Uhr statt.

2. In den im obigen Paragraphe festgesetzten Stunden wird den hiezu Berechtigten gestattet, die eingelagerten Producte zu besichtigen und Muster zu entnehmen.

3. Die Amtsstunden in den Bureaux sind für die Parteien dieselben, wie die oben im § 1 für die Auf- und Abgabe der Producte festgesetzten, die Bureaustunden für die Beamten und die Arbeitsstunden für das Dienstpersonale, ausser den oben festgesetzten Amtsstunden, werden von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses nach Massgabe des Bedarfes bestimmt.

4. Fremden ist der Eintritt in die Magazine des öffentlichen Landes-Lagerhauses untersagt.

Den Hinterlegenden und Uebernehmenden ist der Eintritt in die Magazine nur dann gestattet, wenn sie Producte einlagern, zurücknehmen oder wenn sie das Recht der Besichtigung der eingelagerten Producte oder der Musterentnahme erlangt haben.

5. Die Bewilligung zur Besichtigung der Producte im Lager oder zur Musterentnahme innerhalb der Amtsstunden ertheilt der Director des Lagerhauses, und zwar dem Eigenthümer des Empfangs-, beziehungsweise Lagerscheines für Beides und dem Besitzer des Warranten nur für die Besichtigung.

6. Der Eintritt in die im Administrationsgebäude des öffentlichen Landes-Lagerhauses in Krakau befindliche Markthalle ist sowohl den Hinterlegern als auch den Kaufleuten gestattet.

7. Die Verabreichung von Geschenken oder Trinkgeldern an die Magazinsbediensteten und Arbeiter von Seite Derjenigen, welche Producte hinterlegen oder zurücknehmen, ist strenge untersagt.

8. Der Austritt aus dem Landes-Lagerhause mit irgendwelchen Proben, Packeten, Säcken u. dgl. ist ohne eine vom öffentlichen Landes-Lagerhause ausgestellte Legitimation untersagt.

9. Das Tabakrauchen in den Magazinen, auf den Vorhöfen und im ganzen Bereiche des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist verboten.

Die bei dem Lagerhause angestellten Verwaltungsbeamten dürfen nur in dem Verwaltungsgebäude rauchen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 21. April 1890, womit für Mai 1890 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Mai 1890 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $18^1/_2$ Percent in Silber zu entrichten ist.

Dunajewski m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 388. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. April stellt Abg. Kyrle an den Präsidenten das Ersuchen, den von ihm eingebrachten Antrag wegen Aenderung des Gebührentarifes in Betreff der Fahrbegünstigungen für Militärpersonen bei ausserordentlichen Reisen, als mit der neuen Personentarif-Vorlage im Zusammenhange stehend, mit Umgehung der ersten Lesung sogleich dem Eisenbahn-Ausschusse zuzuweisen. Der Präsident sagt dies zu.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Linie Kojetein-Bielitz: Uebergabe von Wegen und Wasserläufen.) Die Uebergabe der anlässlich des Baues der Linie Kojetein-Bielitz hergestellten Wege und Wasserläufe in den Gemeinden Loučka, Branek und Krchowa an die Interessenten ist erfolgt. [3. April, Z. 54.535 ex 1889.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Signalhütte für die Zwittawa-Uferbahn bei Brünn.) In km 0·726 der Zwittawa-Uferbahn bei Brünn gelangt eine Signalhütte zur Ausführung. [2. April, Z. 4763.]

— (Linien Stadlau-Marchegg, Grussbach-Znaim und Enzersdorf-Poysdorf: Errichtung von transportablen Brückenwaagen nebst Waaghäuschen in mehreren Stationen.) Durch die Grussbacher Zuckerfabriks-Gesellschaft Kürschner & Bachler werden in der Station Raasdorf der Linie Stadlau-Marchegg, in den Stationen Possitz-Joslowitz und Hödnitz der Linie Grussbach-Znaim und in der Station Poysdorf der Linie Enzersdorf-Poysdorf transportable Brückenwaagen nebst Waaghäuschen errichtet. [1. April, Z. 8923.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Leoben - Vordernberger Eisenbahn. (Eröffnung der Haltestelle Hafning für die Dauer des ganzen Jahres.) In Folge wiederholter Ansuchen der Bevölkerung von Hafning hat die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft als Betriebführende auf der Linie der genannten Eisenbahn-Gesellschaft mit Rücksicht auf das allgemeine öffentliche Interesse beschlossen, die sämmtlichen Personenzüge der Linie Leoben-Vordernberg nunmehr das ganze Jahr — bisher war dies nur während der Sommerperiode der Fall — in der Haltestelle Hafning anhalten zu lassen. Das ständige Anhalten der Personenzüge in der gedachten Haltestelle wurde ab 15. April in Ausführung gebracht. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfalls Seitens der betriebführenden Verwaltung erstattete Anzeige genehmigend zur Kenntniss genommen. [15. April, Z. 15.805.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung einer Telephonanlage in der Station Lundenburg.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn lässt in der Station Lundenburg die Verkehrskanzlei mit dem südlichen Stationsaufseherposten durch eine Telephon-Correspondenzlinie verbinden. Die Herstellung dieser Telephonanlage geschieht im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Mähren und Schlesien, von welcher auch der Leitungsbau übernommen wurde. Die k. k. General-Inspection hat den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung unterm 15. April zur Kenntniss genommen. [G.-I.-Z. 5619.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Centrale Weichen- und Signalstell- und Sicherungsanlage bei den Abzweigungen von der Strecke Brünn unterer Bahnhof-Schimitz nach Radlas und Latein.) Von der Verbindungsschleife zwischen dem unteren Bahnhofe Brünn und der Betriebsausweiche Schimitz zweigt in km 0·982 nach links (Richtung von Wien) die Verbindungsbahn Brünn-Radlas zur Linie Brünn-Tischnowitz und in km 1·688 nach rechts (Richtung von Wien) die Mährische Transversalbahn Brünn-Vlarapass ab. Zwischen diesen beiden Abzweigungen befindet sich auf der rechten Seite eine Viehabladerampe mit einem Ausweichgeleise von km 1·217 bis 1·389. Anlässlich des Baues der Zwittawa-Uferbahn von Brünn unterer Bahnhof nach Radlas wurde statt der bisher bestandenen centralen Weichen- und Signalstell- und Sicherungsanlage (im Wächterhause km 1·661) eine neue solche Anlage hergestellt, welche zur Handhabung der Abzweigewechsel, sowie der Wechsel des Viehrampengeleises und der fünf zugehörigen Semaphore dient. Der neue Centralapparat ist in dem in km 1·237 der Verbindungsschleife befindlichen Wächterhause im ersten Stock untergebracht und besteht aus acht Stellhebeln, mittelst welcher durch weitere Vermittlung von Doppeldrahtzügen die Weichen, sowie die Signalarme an den Semaphoren gestellt werden. Die k. k. General-Inspection hat die Instructionen über die Handhabung dieser centralen Weichen- und Signalstell- und Sicherungsanlage unterm 29. März genehmigt. [G.-I.-Z. 1137.]

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung der Frühjahrs-Fahrordnung für die Wiener Localstrecken, der Sommer-Fahrordnung auf der Pottendorfer Linie und den Linien der Graz-Köflacher Eisenbahn.) Die Verwaltung der genannten Bahngesellschaft wird für die Strecken Wien-Mürzzuschlag, Praterstern-Hauptzollamt-Meidling, Liesing-Kaltenleutgeben, Mödling-Laxenburg und Mödling-Hinterbrühl mit 10. Mai die Frühjahrs-Fahrordnung zur Einführung bringen. Gleichzeitig werden auf den Linien der Graz-Köflacher Eisenbahn der vorjährige Sommerfahrplan und auf der Pottendorfer Linie die Züge Nr. 1305 und 1306 activirt werden. Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat die diesfälligen Projecte der General-Direction genehmigt. [18. April, Z. 5068/II.]

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

20. April: Wegen Dammrutschung zwischen den Stationen Kaczyka und Strigoja der Localbahn Hatna - Kimpolung wurde der Güterverkehr über die beschädigte Bahnstelle am 20. April eingestellt. Der Personenverkehr wird mittelst Umsteigen aufrecht erhalten. Die muthmassliche Dauer der Störung dürfte vier Tage betragen.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Ringbahn. (Ausführungsmodus für abzweigende Schleppbahnen.) Die Budapester Communalbehörde hat über den Recurs einiger Fabriksetablissements, deren Interessen durch provisorische Tieferlegung von Strassenzügen zur Vermittlung der sofortigen Anlage von Verbindungsgeleisen und Schleppbahnen als Verbindung mit der Budapester Ringbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 140 ex 1889) geschädigt würden, die principielle Genehmigung ertheilt, in Fällen, wo die Erhöhung des Strassenkörpers auf das im hauptstädtischen Baustatute bestimmte Niveau bereits zulässig erscheint, zur Ermöglichung der sofortigen Geleiseanlage, die Erhöhung des für die Bahn erforderlichen Theiles des Strassenkörpers bis zur Höhe des definitiven Niveaus zu gestatten.

Regulirung des Eisernen Thores. (Vergebung der Bauausführungsarbeiten im Submissionswege.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat

a) die Ueberlassung der Sprengmethode, die Vergebung der Lieferung von Sprengapparaten, ferners
b) die Ausführung der Bauarbeiten für die im Sinne des G.-A. XII ex 1889 im Bereiche der unteren Donau und insbesondere des das „Eiserne Thor" genannten Stromabschnittes vorzunehmende Flussregulirung

im Offertwege, und zwar derart getrennt ausgeschrieben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 und 150 ex 1889, Nr. 10 ex 1890), dass die Offerte für die Sprengmethode bis 31. Jänner (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17) und jene für die Arbeiten bis 31. März einzureichen waren, an welchem Tage im königl. ungarischen Handelsministerium die Eröffnung der eingelangten Offerte stattfand. Die auszuführenden Arbeiten vertheilen sich laut Offertausschreibung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 und 5) in drei Gruppen, und zwar:

I. Die Entfernung der im freien Strome bei den Katarakten Stenka, Horla-Dojke, Izlaz-Tachtalia-Greben und Jucz, ferners zwischen den Katarakten im Fahrwege der Schiffe sporadisch vorkommenden, zusammen ca. 160.000 m³ Felsen bis auf 2 m unter dem Nullpunkte des Wasserstandes und in der Breite von 60 m.

II. Die Herstellung der unterhalb der Katarakte Greben und Jucz in das Strombett zu bauenden zwei steinernen Staudämme, bestehend insgesammt aus ca. 620.000 m³ Steinwurf und ca. 100.000 m² Pflasterung.

III. Die Herstellung des beim sogenannten „Eisernen Thor" längs des rechtsseitigen Ufers zwischen zwei Dämmen eingefassten und theilweise ins Felsenbett eingeschnittenen Schiffahrtscanals mit zusammen ca. 246.000 m³ Felsenentfernung, 280.000 m³ Steinwurf, 430.000 m³ Anschüttung, 95.000 m² Pflasterung und mit sonstigen Nebenarbeiten.

Es waren insgesammt vier Offerte eingelangt, von welchen drei auf Uebernahme sämmtlicher Arbeiten, eines auf die Uebernahme eines Theiles lautete. Eines dieser Offerte war ohne Caution unterbreitet. Von den in der detaillirten Offertstellung für die einzelnen Arbeitszweige gestellten Einheitspreisen heben wir hier nur jene hervor, welche sich auf die Hauptarbeit, das ist die zum grossen Theile submarine Sprengung der Felsenmassen, beziehen. Es offerirten:

1. Die Firma E. Gärtner (Erste Ungarische Wasser- und Brückenbau-Unternehmung), welche sich auf die sub I und III specificirten Arbeiten beschränkt, fordert für Sprengungen im freien Strome 17·50 fl., im Bereiche des „Eisernen Thores" 10·10 fl. per Cubikmeter und für die Herstellung einer Brücke 20.000 fl.
2. Die Firma Zimonyi, Schwarz und Gregersen & Söhne fordert für Steinsprengungen im freien Strome 11·80 fl., im Bereiche des „Eisernen Thores" 9 fl. und für die Herstellung einer Brücke 20.000 fl.
3. Die Firma Gross & Fischer in Wien stellt ihr Offert auf die ganze Arbeit, proponirt jedoch, vorerst die Proben für das Sprengverfahren im Accordwege herzustellen; sie steht mit ihrem Offerte vier Wochen im Worte.
4. Die Firma Julius Haydn fordert für Sprengung im freien Strome 16·15 fl., im Bereiche des „Eisernen Thores" 8·80 fl. per Cubikmeter und für eine Brücke 10.000 fl.

Nach technischer Ueberprüfung der Anbote werden dieselben betreffs Entscheidung dem kgl. ungar. Handelsminister vorgelegt werden und dürfte die diesbezügliche Entscheidung umso rascher erfolgen, als die Sprengungen unter Wasser sofort nach Ablauf der Frühjahrs-Hochwässer beginnen sollen.

— (Herstellung eines neuartigen Sprengapparates.) Die Maschinenfabrik der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat unter Leitung der Directoren Forster und Waldmann im Auftrage des Handelsminister die zu einem patentirten neuen System, welches die submarinen Sprengungen von Felsenmassen ohne Anwendung von Explosivstoffen bewirken soll, gehörigen Felsenbrecher und sonstigen zu dessen Betrieb erforderlichen Motoren hergestellt, während der Schiffskörper dieses Apparates in der Schönichen'schen Schiffswerfte in Uj-Pest gebaut wurde. Der Apparat ist für die Regulirungsarbeiten am „Eisernen Thore" bestimmt, wohin er demnächst, und zwar nach Orsova, transportirt werden wird. Derselbe wurde am 10. Februar in Anwesenheit des kgl. ungar. Handelsministers, welcher in Begleitung des Betriebsleiters der Regulirungsarbeiten am „Eisernen Thore", Ministerialrath Wallandt, in der Fabrik erschienen war, in Thätigkeit gesetzt und verspricht sowohl bezüglich seiner Leistungsfähigkeit günstige Erfolge als auch eine wesentliche Ersparniss an Sprengkosten, schliesst ferner jede Gefahr für die damit beschäftigten Arbeiter aus.

Ausland.

Sachsen. (Fahrplan-Aenderung auf der Dresden-Bodenbacher Staatseisenbahn.) Vom 1. Mai ab bis zum Schlusse des Sommerfahrplanes wird der Schnellzug Nr. 109, 11 U. 26 M. Vorm. von Dresden-Altst. nach Bodenbach, täglich in zwei Theilen abgelassen werden. Der erste Theil: Nr. 109, Abf. in Dresden-Altst. 11 U. 26. M. Vorm., Ank. in Bodenbach 12 U. 40 M. Mittags, befördert Personen nach Pirna, Schandau, Bodenbach und nach Stationen der Strecke Bodenbach-Aussig-Prag-Brünn-Wien, während der zweite Theil: Nr. 109a, Abf. in Dresden-Altst. 11 U. 41 M. Vorm., Ank. in Bodenbach 12 U. 55 M. Mittags, nur Personen nach Pirna, Schandau, Bodenbach und nach Stationen der Strecken Bodenbach-Aussig-Teplitz-Komotau-Carlsbad aufnimmt. Ferner werden ebenfalls vom 1. Mai ab die aus Dresden-Altst. 2 U. 10 M. und 11 U. 20 M. Nachm. abgehenden Personenzüge Nr. 115 und 123 nicht mehr wie bisher blos bis Schandau, sondern bis Bodenbach verkehren. Der Zug Nr. 115 erhält auch Anschluss nach Tetschen, wogegen der Tetschener Anschluss bei dem 12 U. 45 M. Nachm. aus Dresden-Altst. abgehenden Personenzuge Nr. 113 wegfällt. Vom gleichen Tage ab werden die in Dresden-Altst. 7 U. 27 M. Früh und 5 U. 20 M. Nachm. ankommenden Personenzüge Nr. 106 und 118 nicht mehr von Schandau, sondern bereits von Bodenbach aus abgelassen.

Italien. (Tramway Padua-Piove.) Binnen wenigen Tagen wird mit der Geleiselegung auf der Tramwaylinie Padua-Piove begonnen werden. Die betriebführende Gesellschaft, Società Veneta per imprese e costruzioni publiche, beschleunigt die Arbeiten, um die Linien noch vor Ende des nächsten Juni dem Verkehre übergeben zu können.

— (Italienische Localbahnen.) Dieser Tage haben die Vertreter der Localbahnen: Società Nord-Milano, Società del Ticino, Ferrovia Veneta, Modena-Sassuolo, Ciriè-Lanzo, Colle-Pogibonsi und Nola-Bajano in Mailand eine Conferenz abgehalten, in welcher die Statuten des zu creirenden Localbahnen-Verbandes genehmigt wurden. Dieser Localbahnen-Verband hat nicht nur die gegenseitige Unterstützung und die Errichtung einer Pensionscassa zum Zwecke, sondern soll zum Schutze der gemeinsamen Interessen gegenüber dem dieselben bedrohenden Gesetzentwurfe, betreffend die Secundärbahnen und Tramways, dienen.

— (Verlängerung der Eisenbahn Bergamo-Ponte della Selva bis Gromo.) Die Municipal-Ausschüsse von Lizzola, Fiumenero, Ardesio, Bondione, Gandellino und Grosso haben an das Ministerium für öffentliche Arbeiten das Ansuchen um Verlängerung der Eisenbahn Bergamo-Ponte della Selva bis Gromo gerichtet. Der mit unbedeutenden Schwierigkeiten und Kosten verbundene Ausbau dieser Strecke wäre von grossem Nutzen für das ganze Serianathal.

— (Tarifermässigungen anlässlich der Kunst- und Industrie-Ausstellung in Rom.) Aus Anlass der im Mai und Juni in Rom stattfindenden Kunst- und Industrie-Ausstellung werden namhafte Tarifermässigungen sowohl hinsichtlich des Personenverkehres als auch des Frachtentransportes Platz greifen.

— (Begünstigungen für den Transittransport von Holz aus Oesterreich-Ungarn nach Frankreich.) Die General-Direction der Strade ferrate Meridionali hat beim General-Inspectorate der Eisenbahnen die Genehmigung der von den Firmen Elio Melli, Zanotti & Forni und Agostino Scarpa angesuchten Verlängerung der im Jahre 1889 gewährten Frachtermässigung für den Transittransport von Holz aus Oesterreich-Ungarn nach Frankreich über Italien beantragt.

— (Begünstigungen für den Transport von Holz aus Oesterreich-Ungarn und Bayern nach Italien via Peri.) Die General-Direction der Strade ferrate Meridionali hat beim General-Inspectorate der Eisenbahnen um die Bewilligung angesucht, der Firma Hamberg & Boch für den Transport von Holz aus Oesterreich-Ungarn und Bayern nach Italien via Peri die im Vorjahre genossene Frachtermässigung auch für das laufende Jahr gewähren zu dürfen.

— (Ermässigungen im Personen- und Frachtenverkehre anlässlich der land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien.) Die italienische Dampfschifffahrts-Gesellschaft hat, dem Beispiele der Eisenbahn-Gesellschaften folgend, sich bereit erklärt, anlässlich der land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien, sowohl rücksichtlich der Aussteller als auch der Ausstellungsobjecte eine 30percentige Ermässigung eintreten zu lassen.

— (Eröffnung der Tramway Vercelli-Biella.) Am 1. April wurde die Tramway Vercelli-Biella dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese Tramway läuft auf der Landstrasse Vercelli-Quinto-Collobiano-Bussonengo-Formigliana-Massazza-Benna-Candelo-Bienna und ist um 10 km kürzer als die Eisenbahn Vercelli-Santhià-Biella.

— (Verkauf oder Tausch von Eisenbahnwagen.) Die Eisenbahn Suzzara-Ferrara (Betriebsdirection in Sermide) beabsichtigt zu verkaufen: Zwei gemischte Wagen I./II. Classe zu je 36 Plätzen, fünf Wagen II. Classe zu je 40 Plätzen, zehn Wagen III. Classe zu 60 Plätzen. Es sind dies nahezu ganz neue Wagen amerikanischen Systems mit Plattformen, welche erst vor Kurzem von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen angefertigt wurden. Die obige Eisenbahn-Gesellschaft wäre auch geneigt, diese Personenwagen gegen gedeckte Frachtwagen umzutauschen.

Schweiz. (Genehmigung des Bauprojectes der Theilstrecke Saconnex-Eaumorte.) Der Bundesrath hat unterm 25. März das allgemeine Bauproject der Theilstrecke Saconnex-Eaumorte der schmalspurigen Strassenbahn Genf-Chancy unter einigen Bedingungen genehmigt.

— (Fristerstreckung für concessionsgemässe Verpflichtungen.) Der Bundesrath hat die im Art. 5 der Concession einer schmalspurigen Eisenbahn vom Bahnhofe Neuenburg nach Serrières vom 22. März 1888 zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten angesetzte Frist um 1 Jahr, d. h. bis zum 23. März 1891 verlängert; ebenso die durch Bundesbeschluss vom 20. December 1888 angesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Eisenbahn von Dielsdorf nach Niederweningen (1. October 1890) bis zum 1. Juni 1891 erstreckt.

— (Gänzliche Aufhebung des Freigepäckes.) Auf Grund eines Berichtes des Eisenbahn-Departements wurde Seitens des Bundesrathes der Beschluss gefasst, es sei die Einrechnung der Taxe für 25 oder 30 kg Gepäck in die Billetpreise zum Zwecke der Gewährung von sogenanntem Freigepäck auf schweizerischem Gebiete als unstatthaft erklärt, und es seien die Bahnverwaltungen eingeladen, dafür zu sorgen, dass die Bereinigung der in Frage kommenden Tarife bis spätestens 1. Jänner 1891 vollzogen werde. Wo im Transitverkehre Verhältnisse bestehen sollten, welche der sofortigen Durchführung dieses Beschlusses Schwierigkeiten bereiten würden, sei das Eisenbahn-Departement berechtigt, bis auf Weiteres Ausnahmen zu gestatten.

Rumänien. (Donaubrücke zwischen Feteschti und Czernawoda.) Das Project der Donaubrücke zwischen Feteschti und Czernawoda, welche den Küstendjer Hafen (durch die Eisenbahnlinie Küstendje-Czernawoda) in directe Verbindung mit dem Eisenbahnnetze des eigentlichen Rumänien setzen soll, ist von der rumänischen Regierung endgiltig sanctionirt und die Ausführung der französischen Gesellschaft Fives-Lille für die Summe von 7,657.617·75 Frcs. zugestanden worden. Die Arbeiten sollen im Monate April 1890 beginnen und im October 1894 beendet werden. Diese Verbindung wird dem Handel einen neuen Verbindungsweg zwischen den grossen Gewerbemittelpunkten und Rumänien eröffnen, und dieser Weg, viel kürzer als der über Sulina-Galatz, wird aus dem Küstendjer Hafen, welcher während des ganzen Jahres der Schiffahrt eröffnet bleibt, einen wichtigen Transito- und Lagerpunkt bilden.

Russland. (Sibirische Bahn.) Den neuesten Nachrichten zufolge, scheint es sicher zu sein, dass der Bau der schon so lange projectirten Sibirischen Bahn nunmehr wirklich in Angriff genommen werden wird. Durch distanzweisen Ausbau sollen die auf 250 Millionen Rubel veranschlagten Kosten auf 10 Jahresraten à 25 Millionen Rubel vertheilt werden, so dass die Bahn im Jahre 1900 vollendet wäre.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der täglichen Wien-Linz-Passauer Postschifffahrten und der Localfahrten oberhalb Stein.) Laut Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 16. April werden die täglichen Postschiffahrten Wien-Linz-Passau heuer, wie folgt, eröffnet: Von Wien (Stefaniebrücke) nach Linz 7 U. 30 M. Früh (erste Fahrt am 1. Mai); von Linz nach Wien (Stefaniebrücke) 10 U. Vorm. (erste Fahrt am 3. Mai);

von Linz nach Passau 6 U. Früh (erste Fahrt am 2. Mai); von Passau nach Linz 3 U. Nachm. (erste Fahrt am 2. Mai). Die täglichen Localfahrten zwischen Stein-Grein-Linz und Linz-Passau werden mit 1. Mai zu Berg und mit 2. Mai zu Thal eröffnet werden.

— (Wechselverkehr zwischen den Stationen der unteren Donau und dem Umschlagsplatze Regensburg.) Nachdem der Frachtenexport von Stationen der unteren Donau nach Regensburg und vice versa, der Import deutscher Industrierzeugnisse nach Südungarn und weiterhin sich bereits derzeit sehr lebhaft gestaltet, ferner nach allen Anzeichen jetzt schon eine günstige Herbstcampagne in Aussicht steht, werden, wie aus Budapest berichtet wird, auf Veranlassung der Regensburger Communalbehörde, im Einvernehmen mit der Direction der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, dort umfangreiche Vorbereitungsarbeiten ausgeführt, u. zw.: die Verlängerung der Ladequais, Baggerung der Anlegestellen für Schiffe, Vermehrung der Geleiseanlagen etc. Desgleichen wird dort ein grosses Lagerhaus bereits gebaut and ist man bestrebt, den dortigen Donau-Umschlagplatz bis zum Beginne der Herbstcampagne den gesteigerten Anforderungen eines Grossbetriebes entsprechend auszurüsten.

Triest. (Detail-Uebersicht der Schiffahrt im Jahre 1889.) Wie schon in Nr. 23 des Verordnungs-Blattes mitgetheilt, sind im verflossenen Jahre im Ganzen 8213 Schiffe mit 1,447.940 Tonnengehalt angekommen, was im Vergleiche mit dem Jahre 1888 ein Mehr von 543 Schiffen (7·1 pCt.) und 79.234 T. (5·8 pCt.) ergibt. Der Flagge und Kategorie der Schiffe nach vertheilt sich der Einlauf wie folgt:

	Segler		Dampfer	
Flagge	Zahl	T. G.	Zahl	T. G.
österr.-ungarische	2557	67.773	3431	757.637
italienische	1412	84.573	264	176.957
englische	3	373	219	252.307
griechische	140	15.207	29	24.274
türkische	59	3.093	18	19.140
deutsche	1	159	26	21.041
russische	1	210	10	10.726
schwedisch-norwegische	2	885	16	6.399
französische	—	—	3	2.802
spanische	—	—	1	1.751
niederländische	—	—	1	964
montenegrinische	17	938	—	—
dänische	—	—	1	595
samiotische	2	136	—	—
portugiesische	—	—	—	—
Zusammen	4194	173.347	4019	1,274.593

Der Provenienz nach stellt sich der Einlauf nachfolgend dar:

	Segler		Dampfer	
aus:	Zahl	T. G.	Zahl	T. G.
Oesterreich-Ungarn	2668	59.898	2761	242.790
Italien	1218	69.285	481	240.802
Türkei	116	8.774	216	213.599
England	3	661	145	179.453
Griechenland	152	20.474	116	59.738
Aegypten	—	—	56	76.740
Russland	—	—	64	62.469
Ostindien	—	—	33	61.010
Frankreich	4	754	63	57.630
Brasilien	3	511	20	28.346
China	—	—	8	15.163
Deutschland	—	—	16	11.673
Nordamerika	10	5.309	3	5.715
Malta	—	—	24	9.019
Algier	11	4.294	1	197
Japan	—	—	2	2.777
Jamaika	4	1.948	—	—
Belgien	—	—	1	1.781
Schweden-Norwegen	—	—	4	1.569
Gibraltar	—	—	1	1.249
Aden	—	—	1	1.092
Niederlande	—	—	1	969
Siam	1	640	—	—
Britisch-Nordamerika	1	591	—	—
Spanien	—	—	1	567
Tunis	2	176	1	245
Montenegro	1	32	—	—
Zusammen	4194	173.347	4019	1,274.593

Eine erhebliche Verminderung gegenüber dem Jahre 1888 ergibt sich bei der türkischen Provenienz, nämlich um 45.439 T. (18·3 pCt.), bei der ägyptischen um 2152 T. (2·7 pCt.), bei der chinesischen um 7110 T. (31·9 pCt.).

Die Gesammtverhältnisse der ausgelaufenen Schiffe sind ungefähr die gleichen, wie im Einlaufe; auch hier zeigt sich eine wesentliche Zunahme gegenüber 1888. Allein in den einzelnen Posten ergaben sich bedeutende Differenzen gegenüber der Provenienz und zweigen in der Destination eine wesentliche Abnahme: die türkischen Häfen um 18.481 T. (7·12 pCt.), die ägyptischen um 8359 T. (9·6 pCt.), die Vereinigten Staaten von Nordamerika um 4297 T. (10 pCt.), die chinesischen um 5693 T. (25 pCt.), die österr.-ungarischen um 4148 T. u. s. w.

Serbien. (Aufhören der serbischen Localdampfschiffahrt.) Die Erste serbische Localdampfschiffahrts-Gesellschaft, welche den Verkehr zwischen Belgrad—Semlin—Pancsova vermittelte, hat zu existiren aufgehört. Dieselbe hat ihre drei kleinen Schraubendampfer „Milan", „Alexander" und „Natalie" an die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verkauft.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 11. April bei der Firma:

„Privilegirte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft"

das dem August de Serres-Wieczffinski bisher zugestandene Recht der collectiven Firmazeichnung gelöscht. Gleichzeitig wurde eingetragen, dass mit Beschluss des vereinigten Verwaltungsrathes vom 30. März 1890 dem Director Rudolf Grimus Ritter von Grimburg, k. k. Hofrath, das Recht der collectiven Firmazeichnung ertheilt wurde.

Bei der Firma:

„Erste ungarisch-galizische Eisenbahn"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in Folge der Ermächtigung der Generalversammlungen der Actionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn vom 15. Mai 1888 und 9. Februar 1889 vom Verwaltungsrathe dieser Gesellschaft in der Sitzung vom 10. December 1889 beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit h. Erlasse vom 4. März 1890, Z. 2102, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet. Diesen zufolge ist der Betrieb der im § 1 der Statuten bezeichneten Eisenbahnlinien auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1889, R.-G.-Bl. Nr. 82, und des ungarischen Gesetzartikels XIV ex 1889 in Gemässheit des den Statuten als Beilage Nr. 1 angeschlossenen Uebereinkommens mit der h. k. k. österr. Regierung ddo. Wien, 20. December 188-, und in Gemässheit des ebenfalls den Statuten als Beilage Nr. 2 angeschlossenen Vertrages mit der h. kgl. ungarischen Regierung ddo. Budapest, im December 1888, mit der Wirksamkeit ab 1. Jänner 1889 an diese beiden h. Regierungen für Rechnung des Staates übertragen worden, und besteht der Zweck der Gesellschaft nunmehr in der Gebahrung mit den in Gemässheit dieser beiden Vereinbarungen der Gesellschaft zufliessenden Geldern und mit dem sonstigen Vermögen der Gesellschaft. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer der österreichischen Linie (d. i. mit 17. December 1962), löst sich jedoch früher auf, wenn und sobald die in den Vereinbarungen mit den beiden hohen Regierungen vorgesehene definitive Einlösung der beiden Bahnlinien durch den Staat erfolgt. Das Actiencapital der Gesellschaft beträgt derzeit, nach Vernichtung von ausser Verkehr gesetzten 2598 Stück Actien zu 200 fl. ö. W., 12,320.000 fl. ö. W. in Silber, bestehend in 61.600 Stück Actien à 200 fl. ö. W. in Silber, welche auf den Ueberbringer lauten und unmittelbar sind. Mit der Führung der Gesellschaftsangelegenheiten ist ein mit Einrechnung des Präsidenten aus höchstens 9 und mindestens 5 Mitgliedern (Verwaltungsräthen) bestehender Verwaltungsrath betraut. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen österreichische oder ungarische Staatsbürger und wenigstens die Hälfte der Mitglieder muss in Wien wohnhaft sein. Die Firma der Gesellschaft wird von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder von einem Verwaltungsrathe und einem vom Verwaltungsrathe eventuell biezu speciell aufgestellten Procuristen derart geführt, dass die Namen der berechtigten Firmaführer unter die mit Stampiglie gedruckte oder von wem immer geschriebene Firma gesetzt werden.

Bei der Firma:
„Zwoleňoves - Smečnaer Eisenbahn-Actien - Gesellschaft“
August de Serres-Wieczffinski als Verwaltungsrath gelöscht.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) In der am 19. April unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths - Präsidenten Dr. Wachsmuth abgehaltenen 32. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahn - Gesellschaft, welcher der landesfürstliche Commissär, k. k. Bezirkshauptmann Graf Thun-Hohenstein, beiwohnte, waren 46 Actionäre anwesend, welche 10.943 Actien mit 1081 Stimmen vertraten. In die Erledigung der Tagesordnung eingehend, verzichtet die Generalversammlung auf die Vorlesung des Geschäftsberichtes, nachdem derselbe ohnehin gedruckt in den Händen der Actionäre ist, und ertheilt, dem Antrage des Revisionsausschusses entsprechend, dem Verwaltungsrathe für den Rechnungsabschluss pro 1889 das Absolutorium. Der vom Verwaltungsrathe gestellte Vorschlag, von dem im Jahre 1889 erzielten Reingewinn per fl. 2,609.335·40 dem Reservefonde fl. 60.000, zur Actientilgung 30.800 fl., an 5percentigen Zinsen für die circulirenden 25.344 Actien à fl. 15 fl. 380.160, dem Erneuerungsfonde mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, denselben auch zu Neuanlagen zu verwenden, fl. 500.000, an statutenmässiger Tantième dem Verwaltungsrathe fl. 122.875·15 zuzuweisen, von dem Reste eine Superdividende von 13·33 pCt., d. i. je fl. 40 für 26.900 Stück Actien und Genussscheine, daher fl. 1,076.000, zu zahlen, und den Rest, abzüglich des Betrages per fl. 7002, zur Zahlung der Zinsen für das Jahr 1889 per fl. 4·50 an die Besitzer der 1556 Genussscheine, per fl. 432.358·25 als Gewinnvortrag für das Jahr 1891 zu bestimmen, jedoch mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, diese Vortragssumme ebenfalls zu Neuanlagen und Anschaffungen zu verwenden, wurde angenommen. Zugleich wurde beschlossen, die diesjährige Dividende — ohne Präjudiz für künftige Jahre — schon ab 1. Mai flüssig zu machen. Schliesslich wurde das Verwaltungsrathsmitglied Carl Ritter von Zdekauer, welches nach Massgabe des § 23 der Statuten aus dem Verwaltungsrathe auszutreten hätte, sowie der bisherige Revisionsausschuss auch zur Revision des Rechnungsabschlusses pro 1890 wiedergewählt.

Donau-Verein. (10. ordentliche Generalversammlung.) Unter dem Vorsitze des Reichsraths - Abgeordneten M. Matscheko hat am 16. April die 10. ordentliche Generalversammlung des Donau-Vereines stattgefunden. In dem von demselben vorgelesenen Jahresberichte ist die Stellungnahme des Donau-Vereines zur Regulirung des Struden bei Grein, zu der Anlage eines Umschlagplatzes in Linz und zu der Frage der Herstellung eines geschützten Winterhafens bei Wien hervorgehoben. Desgleichen sind die von dem Vereine bezüglich der Realisirung des Donau-Oder-Canals gethanen Schritte durch die zugesagte Unterstützung Seitens der respectiven Landtage und des Wiener Gemeinderathes in ihrer Entwicklung wesentlich gefördert worden. Der Bericht gedenkt ferner der Betheiligung des Vereines an dem vorjährigen internationalen Congresse für die Nutzbarmachung der fliessenden Gewässer in Paris, und schliesst mit dem Wunzche einer kräftigen Förderung der der Binnenschiffahrt dienenden Elemente in der österreichischen Reichshälfte. Der Cassebericht, sowie der Bericht des Revisionsausschusses wurden zur Kenntniss genommen und dem Ausschusse das Absolutorium für die Ausgaben des verflossenen Jahres ertheilt, worauf die Neuwahl eines Drittheiles der Ausschussmitglieder erfolgte. Als gewählt erscheinen: Bömches, Geitler, von Guttenberg, Kaiser, Leinkauf, Lorenz, Marchetti und Ortmann. Nach Erledigung des geschäftlichen Theiles hielt der Schriftführer des Vereines, Hafenbau-Director Friedrich Bömches, einen Vortrag über den „Internationalen Congress für die Nutzbarmachung der fliessenden Gewässer“ in Paris 1889 im Vergleiche zu den internationalen Binnenschiffahrts-Congressen von Brüssel (1885), Wien (1886) und Frankfurt a. M. (1888).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 24·8 km lange Bahnstrecke Warburg-Arolsen der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld, welche am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Ab- und Zurechnung von Bahnstrecken von, bezw. zu den Vereinsbahnstrecken.) Mit dem 1. April ist die bisher der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin unterstellt gewesene Strecke Stettin (Central-Güterbahnhof)-Stargard i. Pomm. in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg übergegangen. Die vorbezeichnete Strecke ist daher — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — mit Wirkung vom 1. April ab den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin ab- und denjenigen der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 6 a (Deutsch-Nordischer Lloyd) und Nr. 85 (Holländische Eisenbahnen) neu, sowie zum Kilometerzeiger Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg) der I., zum Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) der II., zum Kilometerzeiger Nr. 73 (k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn) der III. und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der XI. Nachtrag herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 6 a und Nr. 85 wird der im Jänner 1888 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 6 a, sowie der im Februar 1888 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 85 nebst den Nachträgen I und II aufgehoben.

— (Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.) Die geschäftsführende Verwaltung hat zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen den XVII. Nachtrag herausgegeben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXII. Stückes.) Das am 21. April herausgegebene XXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 974: Bekanntmachung des kgl. Preussischen Regierungs-Präsidenten zu Breslau vom 10. April 1890, betreffend die Gestattung der Einfuhr concentrirten Rinderdüngers aus Oesterreich-Ungarn in getrocknetem und gemahlenem Zustande.

Nr. 975: Bekanntmachung des kgl. Preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 10. April 1890, betreffend die Gestattung der Ein- und Durchfuhr concentrirten Rindviehdüngers in getrocknetem und gemahlenem Zustande aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 976: Verordnung des kgl Preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 18. April 1890, betreffend die Gestattung der Einfuhr lebender ungarischer Schweine aus Steinbruch in die Schlachthäuser zu Ratibor, Gleiwitz und Myslowitz.

Nr. 977: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 14. April 1890, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich und Böhmen nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 978: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 14. April 1890, Z. 13.406, betreffend die Gestattung der Ausladung von Schweinen aus Ungarn und von Futterschweinen aus der Beobachtungsstation Biala in den Stationen Nikolsburg und Tischnowitz.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. März d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der commercielle Referent der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn Theodor Westermayer in Wien den kgl. serbischen Takowo-Orden IV. Classe; der Oberinspector und Betriebsdirector-Stellvertreter der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Johann Messerklinger in Linz das Officierskreuz des kgl. rumänischen Ordens „Stern von Rumänien“; der Director der Gaisbergbahn-Gesellschaft Heinrich Schröder den k. persischen Sonnen- und Löwen-Orden IV. Classe; der Oberingenieur der Oesterr. Staatsbahnen Franz Krauss in Linz das Ritterkreuz des kgl. rumänischen Kronen-Ordens; der Inspector der Oesterr. Staatsbahnen August Ritter von Ruff in Salzburg das Ritterkreuz II. Classe des grossherzoglich Sachsen-Weimar'schen Hausordens der Wachsamkeit oder vom weissen Falken, das Ehrenkreuz IV. Classe des fürstlich Lippe'schen Hausordens und den k. persischen Sonnen- und Löwen-Orden IV. Classe; der Betriebsleiter der Gaisbergbahn Johann Haller in Salzburg den k. persischen Sonnen- und Löwen-Orden V. Classe annehmen und tragen dürfen.

Der Handelsminister hat bei der k. k. Seebehörde den Ingenieur Ferdinand de Grazio zum Seeleuchtenverwalter, den Ingenieur Josef Wilfan zum Oberingenieur und die Bauadjuncten Heinrich Ritter von Falke und Ferdinand Bächer zu Ingenieuren ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zu dem seit 1. August 1885 giltigen Tarif zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1890 tritt der Nachtrag II zu dem obgenannten Tarife in Kraft.

Derselbe betrifft: Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit Wien.

Exemplare dieses Nachtrages können bei unserer commerziellen Direction in Wien, bei unserer Betriebs-Direction in Budapest, bei der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und durch die Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 20. April 1890. [255]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Tarif für den Kohlenverkehr nach dem Gaswerke Erdberg.

Mit dem Tage der Eröffnung des Schleppgeleises zum Gaswerke Erdberg tritt ein Tarif für die Beförderung mineralischer Kohle von Stationen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach dem Gaswerke Erdberg via Süssenbrunn in Wirksamkeit.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 21. April 1890. [256]

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Tarif-Nachtrag III.

Zu dem seit 1. September 1886 bestehenden directen Tarife tritt mit Giltigkeit vom 1. Mai 1890 der Nachtrag III in Kraft, welcher

a) directe Frachtsätze für die Beförderung von Borstenvieh ab Barcs nach Berlin, Halle a. S. und Magdeburg;
b) anderweitige Frachtsätze für solche Transporte von ungarischen nach mehreren deutschen Stationen;
c) directe Frachtsätze für die Beförderung von lebendem Geflügel ab Mokriñ nach deutschen Stationen;
d) Ergänzungen und Berichtigungen der Tarifbestimmungen sowie der Instradirungsvorschriften, und
e) neue bezw. theilweise geänderte Fahrgeld-Gebühren für Thierbegleiter

enthält.

Wien, am 14. April 1890. [257]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Namensänderung der Haltestelle Párisháza auf „Liptó-Tarnóc".

Der Name der zwischen der Station Liptó-Szent Miklós und der Personen-Haltestelle Kis-Olaszi gelegenen Haltestelle Párisháza wird mit 1. Juni 1890 auf „Liptó-Tarnóc" abgeändert.

Budapest, am 11. April 1890. [258]

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

In Ausführung des Beschlusses der am 19. April l. J. stattgefundenen 32. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft theilen wir mit, dass der statutengemäss am 1. Juli 1890 fällige Dividenden-Coupon Nr. 32 der Actien der vorgenannten Eisenbahn-Gesellschaft mit 55 fl. ö. W. Bankvaluta, dann von den Genussscheinen der am 1. Juli 1890 fällige Coupon mit 40 fl. ö. W. Bankvaluta nebst den Nachtragszinsen per 4 fl. 50 kr., zusammen daher mit 44 fl. 50 kr., schon vom 1. Mai l. J. an

in **Wien** bei den Herren Liebieg & Co.,
„ **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ **Berlin** bei der Disconto-Gesellschaft und Herrn S. Bleichröder,
„ **Dresden** bei der Dresdener Bank und Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,

eingelöst werden wird.

Teplitz, am 20. April 1890.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1046	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinen und Maschinenbestandtheile	Adamsthal	Nagy-Szombat	Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif, Theil II, Heft 1 vom 1. December 1888	Verschieden	kr. 51·52	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Adressaten lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis 31. März 1891	Auf den Frachtbriefen ist von Seite des Stations-Chefs in Nagy-Szombat zu bestätigen, dass die Transporte factisch zur Vergrösserung der Einrichtung der Tyrnauer Zuckerfabrik gehören
				Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.						49·12				
				Schimitz						49·12				
1047	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Baumrinde (Borke, Lohe)	Nagy-Károly	Wien St.E.G.	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	kr. 108·1	kr. 96·9	kr. 11·2	Im Kartirungswege		
					Wien K.F.N.B.				108·1	100·9	7·2			
1048	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben und Rübenschnitze	Lobosic	Theresienstadt	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1891	Localtarif	kr. 5·6	kr. 4·6	kr. 1·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Hrobec					5·6	4·6	1·0			
				Raudnic					6 6	5·6	1·0			
				Wegstädtl-Hněvic					9·0	8 0	1·0			
				Beřkovic-Melnik					11·6	10·6	1·0			
				oder vice versa										
1019	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Raffinirtes Petroleum	Elbeteinitz Pardubitz St.E.G. oder S.N.D.V.B.	Příbram	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarif	Verschieden	kr. 46·6	Verschieden	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung.*)
					Pilsen B.W.B.					51·4				
					Klattau					51·4				
					Taus					56·6				

*) Diese Frachtsätze gelten nur für Transporte, welche von der Elbeteinitzer, bezw. Pardubitzer Petroleum-Raffinerie stammen, und finden auf Transporte anderer Provenienz keine Anwendung Routenvorschreibungen auf den Frachtbriefen sind unzulässig.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
1050	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rübe, Rübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Presslinge	Mislitz	Segen-Gottes	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. März 1891	Localtarif	kr. 20·5	kr. 15·3	kr. 5·2	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Namiest					8·4	7·4	1·0			
				oder vice versa										
1051	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Holz des Spec.-Tar. 2 b) der Classe C u. Eisenbahnschwellen	Böhm.-Trübau	Kralup	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, resp. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. a) 49·2 b) 45·7	kr. 39·3	kr. 9·9 6·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen längstens bis 31. März 1891	
				Triebitz					a) 50·1 b) 46·8	40·4	9·7 6·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1052	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine zur Strassenherstellung	Chotzen (Profil 3258/3259)	Moravan	In vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Besteht keiner	fl. 4·50*) pro Waggon à 10 Tonnen Tragkraft		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis 31. März 1891	Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten innerhalb 6 Tagesstunden zu bewerkstelligen. Die Transporte müssen nachweislich zur Strassenbeschotterung bestimmt und an die Gemeindevertretung in Moravan adressirt sein
1053	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleum-Naphta), Blau-, Grün- und Maschinenöl	Oderberg K. F. N. B. (für Sendungen aus der Petroleum-Raffinerie in Oderberg)	Swětla	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf d. Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	99·3 kr.		Im Kartirungswege		
1054	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Cement	Wien (Donauuferbahnhof) Nordbahn transito für Sendungen von Tiroler Stationen	Rzeszów	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen; nachweisliche Verwendung der Sendungen beim Baue der Bahnlinie Rzeszów-Jasło	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Tarif für den Galizisch-Südwestrussischen Gemeinschaftsverkehr vom 1. Mai 1889	106·1 kr.	96·3 kr.	9·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und die Bauunternehmungen für die bezeichnete Bahnstrecke als Empfängerin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte ermässigte Frachtsatz hat unter den stipulirten Modalitäten auch für in Wien Nordbahnhof zur Neuaufgabe kommenden Tiroler Cement Geltung, doch müssen in diesem Falle die bezüglichen Fässer ein die Tiroler Provenienz deutlich nachweisendes Zeichen tragen
1055	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen mineralische	Szczakowa	Chrzanów (Frachtenstation)	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	7·8 kr.	7·0 kr.	0·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

*) Kommen Wagen von grösserer Tragfähigkeit zu Verwendung, erhöht sich dieser Frachtsatz im Verhältnisse zur Tragfähigkeit.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1056	K.k.St.B.		Schlackensteine und Ziegel	Mürzzuschlag transit	Neuberg (Hochöfen)	Frachtzahlung für mindestens die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längst. bis ultimo December 1890	Localtarif	9·8 kr.	5·0 kr.	4·8 kr.	Im Kartirungswege		
1057	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mauerziegel	Messendorf Graz W.B.	Gleisdorf	Bei Frachtzahlung für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 9·2 10·3	kr. 5·5 6·2	kr. 3·7 4·1	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zu den Erweiterungsbauten in der Station Gleisdorf bestimmt sein
1058	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kleine Tischlereiartikel, als: Kehlleisten, Friesbrettchen, Kistenbretter etc. in rohem, unverpacktem Zustande	Pöchlarn	Sämmtlichen Stationen der k. k. westlichen Staatsbahnen	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Classe II	Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Begünstigung hat auf den im Betriebe der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen stehenden Localbahnen, exclus. der Localbahnen St. Pölten-Tulln, Herzogenburg-Krems u. Sigmundsherberg-Horn-Hadersdorf keine Giltigkeit
1059	K.k.St.B.		Cement	Lilienfeld	Wien K.E.B.	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. Mai 1890 bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif	22·3 kr.	20·4 kr.	1·9 kr.	Im Kartirungswege		
1060	Südbahn-Gesellschaft		Pitch-pine-(Pechkiefer-)Holz in Stämmen, Blöcken, Balken, Brettern und Bohlen	Triest S.B., Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen	1. Bis zu einer Wagenlänge: Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. 2. Ueber eine Wagenlänge: a) Bei Belastung nur eines Wagens, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg und Entrichtung einer besonderen Gebühr von 8 kr. Noten pro Wagen und Kilometer für den zweiten als Schutzwagen beigegebenen unbelasteten Wagen. b) Bei Belastung des zweiten Wagens ist die Gebühr für mindest. 20000 kg zu entrichten. 3. Ueber zwei Wagenlänge: Frachtzahlung für mindestens 20000 kg und Entrichtung einer besonderen Gebühr von 8 kr. Noten pro Wagen und Kilometer für jeden als Schutzwagen beigegebenen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	85·1 kr.		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gelangt insolange zur Anwendung, als sich die Gebühren nach Serie XV des internen Tarifes der Südbahn nicht billiger stellen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1061	Eisenbahn Wien-Aspang		Eis in geschlossenen Güterwagen	Maria-Lanzendorf (Eishaus bei km 14·1)	Wien E. W. A.	Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb 6 Tagesstunden. Beförderung der Wagen nur mit den fahrplanmässigen Lastzügen. Bei Aufgabe von 1 Wagen / 2 " / 3 u. mehr Wagen	Ab 1. April 1890 für die Sommersaison 1890	Localtarif	Verschieden	kr. 11·0 7·5 5·0	Verschieden	Kartirung		
1062	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Phosphatmehl	B u b e n č	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Oesterreich-Laube u. Dresden-Elbkai vom 1. März 1888, Tarif Oesterreich-Aussig-Landungsplatz vom 15. April 1888, Tarif Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag vom 1. September 1888	Mark 0·52	Mark 0·48*)	Mark 0·04	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt fünf Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				0·48	0·43*)	0·05			
					Dresden-Elbkai				0·74	0·70	0·04			
1063	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Tabak roh, Tabakblätter, Tabakschrott und Tabakabfälle	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach Landungsplatz u. Aussig Landungsplatz	Monasterzyska	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für 10000 kg. Sendungen müssen von Bremen proveniren	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Galizien-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach Landungsplatz, Galizien-Dresden-Elbkai, Galizien-Aussig Landungsplatz vom 1. März 1886		Mark 4·90*)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Orig.-Aufgabs-Recepisse für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, sowie der Schiffsconnaissements, resp. Duplicat-Frachtbriefe für den Transport ab Bremen nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
					Zablotów					5·21*)				
					Czortków					5 20*)				
				Schönpriesen-Umschlag	Monasterzyska					4·85*)				
					Zablotów					5·16*)				
					Czortków					5·15*)				
				Dresden-Elbkai	Monasterzyska					5·37				
					Zablotów					5·68				
					Czortków					5·67				

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 45 ex 1890, sub Post 1024, muss es in der Rubrik „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg" anstatt **2·2 kr.** richtig **2·1 kr.** heissen.

Druckfehler-Berichtigung. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 45 vom 19. d. Mts., sub Post 1021 für Coaks nach Vajda-Hunyad verlautbarten Frachtermässigung ist unter der Rubrik „und gilt in der Zeit" statt „Vom März 1890" — „Vom 1. März 1890" zu setzen.

GEBÜHREN-TARIF

für das

öffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, Franzensbrückenstrasse

der

Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

(Freilager mit Transit-Cabinen und k. k. Hauptzollamts-Expositur, Waarenhäuser, Spiritus-Reservoirs, Souterrains für Oele etc.)

Giltig vom 1. März 1890. — (Veränderungen vorbehalten.)

I. Auszug aus dem Reglement.

§ 5.

Die Tarife für diejenigen Lagerzinse, Gebühren und sonstigen Entgelte, welche in dem Lagerhause für die Aufbewahrung, Assecuranz und deren Besorgung, für Ein- und Auslagern und alle sonstigen Verrichtungen der Lagerhaus-Unternehmung zu entrichten sind, werden von dem Verwaltungsrathe der Actiengesellschaft nach eigenem Ermessen festgesetzt, und treten die bei Eröffnung des Geschäftsbetriebes des Lagerhauses aufgestellten Tarife sofort nach ihrer Publication in Kraft.

Die Gebühren bezüglich solcher Waaren, welche in dem Lagerhaus-Tarife nicht enthalten sind, bilden den Gegenstand einer besonderen Vereinbarung von Fall zu Fall.

Dem Verwaltungsrathe der Actiengesellschaft bleibt es anheimgestellt, nach seinem Ermessen Begünstigungen (Refactien, Rabatte etc.) gegenüber dem publicirten Tarife zu gewähren; dieselben sind jedoch nur bei allgemeiner Giltigkeit statthaft und dürfen erst drei Tage nach ihrer Veröffentlichung angewendet werden.

Dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft bleibt weiters die Berechtigung vorbehalten, Abänderungen an dem publicirten Gebührentarife vorzunehmen; Erhöhungen desselben treten am 15. Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 36.

Der Lagerhaus-Unternehmung steht ein Aufkündigungsrecht der Lagerzeit nicht zu, es wäre denn, dass ihr ein solches Seitens der Hinterleger im einzelnen Falle vertragsmässig eingeräumt worden wäre.

Die Aufkündigung hat stets schriftlich zu erfolgen. Die Frist für dieselbe darf nicht auf einen Zeitraum unter 4 Wochen eingeschränkt werden und beginnt von dem Zeitpunkte zu laufen, in welchem Derjenige, dem das Aufkündigungsschreiben zuzustellen ist — wenn kein Lagerschein ausgegeben ist, der Hinterleger — das begleitende Retour-Recepisse unterfertigt hat.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist die Aufkündigungs-Berechtigung auf beiden Theilen desselben ersichtlich zu machen und wird die Rechtswirksamkeit der Aufkündigung davon abhängig gemacht, dass

a) dieselbe nur innerhalb der letzten 4 Wochen vor Verfall der Pfandsumme erfolgen darf,
b) das Aufkündigungsschreiben sowohl dem Eigenthümer des Besitzscheines, als jenem des Warrants ordnungsgemäss zugestellt worden ist, und dass
c) der in Folge der Aufkündigung bestimmte Endtermin der Lagerzeit sowohl auf dem Besitzscheine, als auch auf dem Warrant von der Lagerhaus-Unternehmung unter gleichzeitiger Eintragung in das Lagerbuch ersichtlich gemacht worden ist.

II. Allgemeine Bestimmungen.

A.

Sowohl die im allgemeinen, wie in allen Specialtarifen enthaltenen Lagerzinssätze finden Anwendung auf alle Einlagerungen, bei welchen der Einlagerer der Lagerhaus-Unternehmung ein Kündigungsrecht im Sinne des § 36 des Reglements einräumt.

B.

In allen Fällen der Einlagerung, bei welchen der Einlagerer der Lagerhaus-Unternehmug ein Kündigungsrecht im Sinne des § 36 des Reglements nicht einräumt, werden die in den Tarifen enthaltenen Lagerzinssätze mit einem 20percentigen Zuschlage berechnet.

C.

Jene Parteien, welche an die Lagerhaus-Unternehmung während eines Kalenderjahres an Lagerzins ohne Unterschied des Gebührensatzes (Littera **A** und **B**) einen Betrag von mindestens fl. 1500 entrichten, erhalten bei Ablauf des bezeichneten Termines eine Bonification von 5 pCt. des bezahlten Lagerzinses.

Jene Parteien, welche an die Lagerhaus-Unternehmung während des oben angegebenen Zeitraumes einen Lagerzins von mehr als fl. 1500 entrichten, erhalten nach Ablauf dieser Zeit
von den ersten fl. 1500 eine Bonification von 5 pCt.
und von dem fl. 1500 überschreitenden Betrag 10 pCt.

D.

Emballage wird billigst berechnet.

Ausgelegte Stempel, Porti etc. werden separat berechnet.

Für ausgelegte Frachtvorschüsse oder sonstige Vorauslagen werden Zinsen mit 1 pCt. über dem von der österr.-ungar. Bank jeweilig festgesetzten Escomptesatz für Wiener Platzwechsel, jedoch nicht unter 5 pCt. pro anno berechnet.

Für Inanspruchnahme von in den Specialtarifen A, B, C, D und E nicht ausdrücklich angeführten Besorgungen wird die Gebühr nach dem allgemeinen Tarife eingehoben.

Minimalgebühr für Ein- oder Ausgang je 50 kr.

III. Allgemeiner Tarif.

1. Lagerzins.

Artikel	Lagerzins pro Woche und 100 Kilo kr.
Achsen, eiserne	$1^1/_2$
„ hölzerne	2
Aetznatron	3
Alaun	2
Albumin	3
Anis	3

Artikel	Lagerzins pro Woche und 100 Kilo kr.
Antiputrin	2½
Arsenik	5
Asphalt	1
Asphaltfilze	3
Balsame	5
Bast, gepresst	2
Baumwolle in Ballen gepresst (siehe Specialtarif)	2½
Baumwollabfälle, nicht gefettet	4
„ „ gepresst	2
Bernstein	3
Beton	1
Bettfedern	6
Bimsstein	3
Bleche n. b. b.	2
Blei	1½
Bleiglanz	3
Bleiweiss	2
Bleizucker	2
Blut, getrocknet	2
Borax	3
Borsten	3
Branntweine	2½
Bücher, verpackt	5
Bürsten und Pinsel	6
Cacao	3
Canditen	4
Carobe	2
Cassen, eiserne	3
Cassia und Cassiablüthe	3
Cement	1
Ceresin	2
Chlorkalk	3
Chocolade	5
Cocosfasern	2
Cocosnussöl in Fässern	3
Colonialwaaren n. b. b.	3
Colophonium	2
Conserven	3
Dachpappe	1½
Därme	3
Degras	3
Draht	2½
Drogueriewaaren	3
Eisen, verpackt in Kisten	2
„ roh in Stangen, Blöcken und Platten	1
Eisenbahnschienen	1
Eisenräder	1
Eisenvitriol	2
Elain	3
Emailgeschirre in Kisten	4
Erden	1
Erdwachs im gedeckten Freilager	1
Erze	1
Essig in Fässern	2
Farben und Farbwaaren, ordinäre	2½
„ „ „ feine	5
Farbholz, geschnitten und in Blöcken	2
Felle und Häute, roh, getrocknet	3½
Fenchel	3
Fette und Fettwaaren n. b. b. (siehe Specialtarif)	3
Filz und Filzwaaren	4
Firniss	3
Fische, getrocknet	3
Flachs	3
Fourniere	3
Garne (siehe Specialtarif)	3½
Gerbstoffe n. b. b.	2
Getreide (siehe Specialtarif)	1
Gewürze n. b. b.	3
Glas und Glaswaaren in Kisten	4
Gummen, diverse	3
Gurten	4
Haare aller Art	2
Hadern, nicht gefettet	3
Hanf	3
Hanfsaat	1
Harze, ordinäre	2
Heringe	3
Hirse (siehe Specialtarif)	1

Artikel	Lagerzins pro Woche und 100 Kilo kr.
Holzwaaren	3
Honig	3
Hopfen	5
Hornspitzen	2
Hülsenfrüchte (siehe Specialtarif)	1
Ingber	3
Jute, roh	2
Jutewaaren	3
Käse	3½
Kaffee (siehe Specialtarif)	3
Kautschukwaaren	5
Kleber	2
Kleesaat	2
Kleie (siehe Specialtarif)	1
Knoppern (siehe Specialtarif)	2½
Korke	6
Kräuter n. b. b.	4
Kümmel	3
Kupfer	2
Kupfervitriol	1½
Kurzwaaren n. b. b.	6
Lack	3
Leder	3½
Leim und Leimgallerte	2½
Lequar	3
Liqueure in Kisten	5
Malz	1½
Manufacturwaaren, verpackt	4
„ ordinäre	2
Maschinen, landwirthschaftliche und voluminöse	4½
„ schwere, nicht voluminöse	1½
Meerschaum	5
Mehl (siehe Specialtarif)	1
Melasse in Fässern	1½
Messing	3
Metalle in Blöcken, Stangen und Platten	2
Metallwaaren in Kisten	3
Mineralwässer in Kisten	2
Mohn	2
Nüsse	2
Obst, gedörrtes n. b. b.	2
Oele (Speiseöle)	3
„ n. b. b.	2½
Oelkuchen	1½
Packleinen	3
Papier und Pappendeckel	2½
Paprika	2
Paraffin	3
Parquetten	2
Pech	2
Perlmutter	3
Porzellan in Kisten	4
Pottasche	1½
Producte, chemische n. b. b.	5
Reis	1½
Reps (siehe Specialtarif)	1
Rollgerste	2
Rüben, getrocknet	2
Salpeter	3
Säcke in gepressten Ballen	1½
„ in ungepressten Ballen	2
Sämereien n. b. b.	2
Schafwolle in gepressten Ballen (siehe Specialtarif)	3
„ in ungepressten Ballen (siehe Specialtarif)	3½
Schellack	3
Schwämme	4
Seegras	2
Seife	3
Seilerwaaren	3
Sensen	2
Soda	1½
Specereiwaaren n. b. b.	3½
Speck	2
Spodium	1½
Stahl	2
Stahlwaaren, verpackt	3
Stärke	1½
Stearin und Stearinkerzen	3
Steinnüsse	3

Artikel	Lagerzins pro Woche und 100 Kilo kr.
Steine, geschliffen	1½
Steingut in Kisten	4
Stöcke, rohe	2
Südfrüchte	3
Syrup	2
Thee	4
Valonea (siehe Specialtarif)	2½
Wachs und Wachskerzen	2½
Watte	3
Wein in Kisten oder Körben	3½
„ in Fässern	2
Weinstein	3
Werg	3
Wichse	3
Zink	1½
Zinkweiss	3
Zinn	1½
Zucker in Fässern, Broden und Säcken (siehe Specialtarif	1½
Zwetschken (siehe Specialtarif)	2½
Zwirn	6
Im Freien lagernde Waaren, und zwar:	
Ohne Deckmaterial	½
Im gedeckten Raume	1

Bei Lagerposten unter 100 Kilogramm wird der Lagerzins ohne Unterschied der Waarengattung pro Woche mit 6 kr. berechnet.

In allen Fällen der Einlagerung wird jede angefangene Woche als voll berechnet.

Bei Artikeln, welche im Tarife nicht namentlich angeführt erscheinen, wird der Lagerzins nach den für verwandte Artikel geltenden Tarifsätzen berechnet.

2. Miethe für Transito-Cabinen.

Für eine Cabine pro anno . . . . . fl. 250.—

3. Gebühren für die Assecuranz und deren Besorgung.

Für je fl. 100 und darunter des versicherten Werthes der eingelagerten Güter per Monat	fl.	—.05
„ je fl. 100 Transportversicherunf für die Reisedauer im Inlande per Eisenbahn	„	—.05

Pauschal-Versicherung nach Uebereinkunft.

4. Manipulations-Gebühren.

A. Ein- und Auslagerung und Abwage.

Für Einlagerung verpackter Waaren mit Ausschluss voluminöser Colli per 100 Kilogramm	fl.	—.03
„ Einlagerung unverpackter Waaren und voluminöser Colli per 100 Kilogramm	„	—.05
„ Auslagerung verpackter Waaren mit Ausschluss voluminöser Colli per 100 Kilogramm	„	—.03
„ Auslagerung unverpackter Waaren und voluminöser Colli per 100 Kilogramm	„	—.05
„ Abwage per 100 Kilogramm	„	—.02

Vorstehende Sätze werden bei Lagerposten unter 100 Kilogramm voll berechnet.

B. Zoll- und steuerämtliche Behandlung.

Für zollämtliche Declaration per Waggon	fl.	1.—
„ zollämtliche Besorgungen bei Colonialwaaren von 1—100 Kilogramm	„	—.25
„ zollämtliche Besorgungen bei Colonialwaaren von 100—600 Kilogramm	„	—.45
„ zollämtliche Besorgungen bei Colonialwaaren von 600 Kilogramm aufwärts per 100 Kilogramm	„	—.06
„ zollämtliche Besorgungen bei Manufacturwaaren von 1—100 Kilogramm	„	—.50
„ zollämtliche Besorgungen bei Manufacturwaaren von 100—250 Kilogramm	„	—.80
„ zollämtliche Besorgungen bei Manufacturwaaren von 250—500 Kilogramm	„	1.—
„ zollämtliche Besorgungen bei Manufacturwaaren von 500 Kilogramm aufwärts per 100 Kilogramm	„	—.25
„ zollämtliche Besorgungen bei Kurzwaaren per 100 Kilogramm	„	—.80
„ zollämtliche Besorgungen bei Baumwoll- und Schafwollgarnen per 100 Kilogramm	„	—.10

Vorstehende Sätze werden bei Lagerposten unter 100 Kilogramm voll berechnet.

Für steuerämtliche Besorgungen bei Branntwein und Spiritus:

a) bei einzelnen Fässern per Fass	fl.	—.50
b) bei mehreren Fässern bis zu 5000 Hektolitergraden per Fass	„	—.40
c) über 5000 Hektolitergraden per Fass	„	—.[illegible]0

C. Sonstige Manipulations-Arbeiten.

Für Emballirung unter billigster Emballageberechnung für kleine Colli	fl.	—.20
„ Emballirung unter billigster Emballageberechnung für grössere Ballen	„	—.35
„ Bereifen einer Kiste	„	—.25
„ jede sonstige Manipulationsarbeit per Mann und Stunde	„	—.25
„ jede sonstige Manipulationsarbeit per Mann und halben Tag	„	1.—
„ jede sonstige Manipulationsarbeit per Mann und ganzen Tag	„	1.60

5. Zufuhrgebühren-Tarif.

a) Für ganze Wagenladungen nicht unter 30 Metercentner vom öffentlichen Lagerhause, Leopoldstadt, Franzensbrückenstrasse 17, oder umgekehrt.

Nach dem I. Bezirk per 100 Kilogramm		11 kr.
„ „ II. „ „ 100 „		10 „
„ „ III. „ „ 100 „		10 „
„ „ IV., V., VI., VII., VIII., IX. u. X. Bezirke per 100 Kilogramm		14 „
Nach Fünfhaus	per 100 Kilogramm	20 „
„ Floridsdorf	„	25 „
„ Gaudenzdorf	„	25 „
„ Hernals	„	20 „
„ Meidling	„	24 „
„ Ottakring	„	20 „
„ Rudolfsheim	„	20 „
„ Sechshaus	„	20 „
„ Simmering	„	24 „
„ Währing	„	20 „
„ Nordbahn, Hauptzollamt	„	08 „
„ der Nordwestbahn	„	09 „
„ der Franz Josef-Bahn	„	12 „
Zum Praterquai	„	08 „
Zur West-, Süd- und Staatsbahn	„	14 „
Nach St. Marx	„	16 „
Zum Donaucanal	„	04 „

b) Für einzelne Colli oder kleinere Wagenpartien.

Innerhalb der Linien Wiens per 100 Kilogramm	20 kr.
Ausserhalb „ „ „ „	30 „

6. Extra-Gebühren.

Schreibgebühr für ein Aviso	30 kr.
„ „ einen Lagerschein	50 „

Das Eintragen des ersten Indossaments auf den Warrant erfolgt kostenfrei.

Für das Eintragen eines jeden anderen Indossaments, wie auch jeden anderen Vermerkes auf dem Besitzscheine oder Warrants ist eine Schreibegebühr von 30 kr. zu entrichten.

Für Incassi oder Auszahlungen am hiesigen Platze ¼ pCt. Provision.

Für Rückzahlung auf warrantirte Lagerscheine bis zu fl. 1000: 25 kr., über fl. 1000: ¼‰ Provision.

7. Bemusterung.

Düten oder Briefproben pro Stück	10 kr.
Proben in Packeten, Fläschchen oder Büchsen per Stück	30 „

IV. Specialtarife.

A. Specialtarif für Einlagerung von mindestens 10.000 Kilogramm für die nachstehend verzeichneten Güter.

Lagerzins per Woche.	Per 100 Kilo kr.
Baumwolle in gepressten Ballen	2
Colonialwaaren	2
Fettwaaren n. b. b.	2
Garne	2
Honig	1½
Knoppern	2
Oele aller Art (mit Ausschluss der Speiseöle)	2
Schafwolle in gepressten Ballen	2½
„ in ungepressten Ballen	3
Valonea	2
Wein in Fässern	1½
Zwetschken in Fässern und Säcken	1½

Manipulations-Gebühren. Per 100 Kilo kr.

Gesammtgebühr für Einlagerung, Auslagerung und einmalige Abwage:
bei verpackten Waaren per 100 Kilogr. 8
bei unverpackten Waaren per 100 Kilogr. . . 12
jede weitere Abwage . . . . $1^1/_2$

Für Knoppern und Valonea.

Einlagerung aus dem Schlepp ins Magazin incl. Schütten 12
Einlagerung aus dem Waggon ins Magazin „ „ 5
Auslagerung aus dem Magazin incl. Fassen 5
Jede Abwage . . . . $1^1/_2$

Gebühren für die Assecuranz und deren Besorgung.

Für je fl. 100 versicherten Werth per Monat . . . . . $4^1/_2$ kr.

B. Specialtarif für Einlagerungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaat und Mahlproducten in Partien von mindestens 10.000 Kilogramm.

Lagerzins. Per 100 Kilo per Woche in ö. W. kr.

Für Waare in Säcken . . . . $^6/_{10}$
„ „ geschüttet . . . . $^8/_{10}$
„ geschüttetes Getreide, d. i. Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais und Hirse (nicht aber auch für Oelsaaten, Hülsenfrüchte u. s. w.), welches in normaler Schüttungshöhe effectiv während mindestens 5 unmittelbar aufeinanderfolgenden Monaten auf den Namen eines und desselben Einlagerers auf Lager bleibt . . . . $^6/_{10}$

Diese Begünstigung greift auch dann Platz, wenn ein Zeitraum von weniger als einer Woche auf die fünfmonatliche Lagerung fehlt.

Wenn eine Partei die Höhe der Schüttung vorschreibt oder die Qualität der Waare eine höhere Schüttung nicht zulässt:
bei einer Schüttungshöhe von 130 Centimeter 1
„ „ „ „ 90 „ . . . . $1^1/_2$
„ „ „ „ 50 „ 2

Jede angefangene Woche wird voll berechnet.

Gebühren für die Assecuranz und deren Besorgung.

Für fl. 100 Assecuranzwerth per Monat . . . . $4^1/_2$ kr.

Einlagerung und Auslagerung. Per 100 Kilo in ö. W. kr.

Für Schleppbeistellung von der Canalmündung bis zu unserem Lagerhause incl. Ausladung, Abwage, Einlagerung und Schüttung 10
„ Einlagerung aus dem Waggon incl. Abwage und Schüttung . . . . $4^1/_2$
„ Einlagerung per Achse zugeführter Waare incl. Abwage und Schüttung . . . . $3^1/_2$
„ Einlagerung aus dem Waggon incl. Abwage in Säcken gefasster Waare ohne Schüttung . . . . $3^1/_2$
„ Einlagerung per Achse zugeführter Waare ohne Schüttung . . . . $2^1/_2$
„ Auslagerung in Säcken gefasster Waare incl. Abwage und Waggonbeistellung . . . . $4^1/_2$
„ Auslagerung in Säcken gefasster Waare incl. Abwage und auf das Strassenfuhrwerk legen . . . . $2^1/_2$
„ Auslagerung (Rinfusa-Waare), Fassen, Binden, Wiegen und auf das Strassenfuhrwerk legen . . . 4
„ Auslagerung (Rinfusa-Waare), Fassen, Binden, Wiegen, in den Waggon legen incl. Waggonbeistellung 5
„ Speditionsgebühr für jeden abgesandten Waggon . . . 1 fl.

Manipulations-Gebühren. Per 100 Kilo in ö. W. kr

Für Schaufeln . . . . $^3/_4$
„ Mischen (zweimal schaufeln) . . . . $1^1/_2$
„ gesackte Waare auf- oder umschichten . . . . . $1^1/_2$
„ „ „ „ „ „ und wiegen $2^1/_2$
„ „ „ umfassen und binden 2
„ „ „ umfassen, binden und wiegen . . 3
„ „ „ nachträglich Schütten 2
„ geschüttete Waare fassen und binden 2
„ Gewichts-Egalisirung 1

Ueberschreiben einer Post, über welche kein Lagerschein ausgestellt wurde, von einem Einlagerer auf einen anderen, ohne Abwage, per Post 50

Per 100 Kilo in ö. W. kr.

Für Abwage und Uebertragung von einem Einlagerer auf einen anderen:
in Säcken 3
geschüttet 5
Für Reuterung schwerer Frucht mit Windmühle . . . 5
„ „ leichter „ „ „ . . . 8
„ „ schwerer und leichter Frucht mit Stehreuter 5
„ Putzen mit dem Trieur, leichte Frucht 15
„ „ „ „ „ schwere Frucht 10
„ Säcke-Expedition per 100 Stück 30
„ Bindfaden bei Ein- oder Auslagerung . . . . . . $^3/_{10}$
„ Zollbehandlung, resp. Freischreibung für einen ganzen Schlepp auf einmal . . . . 4 fl.
„ Theilpartien über 800 Metercentner . . . . . 4 „
„ „ unter 800 „ per Waggon . 50
Minimalgebühr für Eingang oder Ausgang je 50

Das Lagerhaus besorgt das möglichst getreue Ziehen von Proben — ohne jedoch irgend welche Verantwortung dafür zu übernehmen — und stellt dieselben täglich Mittags zur Frucht- und Mehlbörse zu.

Hiefür wird berechnet inclusive Zustellung:
Dütenproben per Stück . . . . 20 kr.
Beutelproben „ „ . . . . 30 „

Die Zusendung von Proben an Parteien wird auf Grund der hiefür aufgewendeten Zeit per Mann und Stunde in Anrechnung gebracht.

C. Specialtarif für Kaffee und Gewürze aller Art in Partien von mindestens 5000 Kilogramm.

Lager-Gebühren.

Per Woche (jede angefangene Woche wird für voll berechnet) per 100 Kilogramm . . . . 2 kr.

Gebühren für die Assecuranz und deren Besorgung.

Für je fl. 100 versicherten Werth und Monat . . . . $4^1/_2$ kr.

Jeder angefangene Monat wird für voll angenommen.

Ein- und Auslagerungsgebühren.

Für Einlagerung incl. Abwage . . per 100 Kilogramm $4^1/_2$ kr.
„ Auslagerung . . . . „ 3 „
Jede weiters verlangte Abwage . . „ $1^1/_2$ „

Sonstige Gebühren.

Für Spedition incl. Waggonbeistellung per Bahn zu verladender Sendungen per Waggon . . . . 2 fl.
„ zollämtliche Besorgung bei Colonialwaaren von 1 bis 100 Kilogramm . . . . 25 kr.
„ zollämtliche Besorgung bei Colonialwaaren von 100 bis 600 Kilogramm . . . . 35 „
„ zollämtliche Besorgung bei Colonialwaaren von 600 Kilogramm aufwärts per 100 Kilogramm . . . . . . 5 „

D. Specialtarif für Zucker aller Art bei Partien von mindestens 5000 Kilogramm.

Lagerzins-Gebühr.

Per Woche (jede angefangene Woche wird für voll berechnet) per 100 Kilogramm . . . . 1 kr.

Gebühr für die Assecuranz und deren Besorgung.

Für je fl. 100 versicherten Werth und Monat:
bei einer Lagerdauer bis zu einem Monat . . . . $4^1/_2$ kr.
„ „ „ über ein bis zu vier Monaten 4 „
„ „ „ über vier Monate . . . . . $3^1/_2$ „

Ein- und Auslagerungs-Gebühren.

a) Für in Fässern, Kisten oder Säcken verpackte Waare:
Einlagerung aus dem Waggon oder vom Wagen per 100 Kilogramm . . . . $1^1/_2$ kr.
Auslagerung, per Waggon verladen oder auf den Wagen legen per 100 Kilogramm . . . . $1^1/_2$ „
Jede Abwage per 100 Kilogramm . . . . 1 „

b) Für ledige Waare in Broden:
Einlagerung aus dem Waggon oder vom Wagen per 100 Kilogramm . . . . $3^1/_2$ kr.
Auslagerung, per Waggon verladen oder auf den Wagen legen per 100 Kilogramm . . . . $3^1/_2$ „
Jede Abwage per 100 Kilogramm . . . . 1 „

Sonstige Gebühren.

Für Spedition incl. Waggonbeistellung per Bahn zu verladender Sendungen per Waggon . . . . fl. 2.—
„ zollamtliche Behandlung (transito) per Waggon . „ 1.—
„ sonstige zoll- oder steuerämtliche oder Restitutionsbesorgung per Waggon . . . . „ 4.—

E. Specialtarif für Alkohol bei Einlagerung in eisernen Reservoirs.

Lagerzins.

Ein- und Auslagern (incl. Erhebung der Gradhältigkeit und der Menge nach Hektolitergraden), Lagerzins und Feuer-Assecuranz:

Für den ersten Monat per 100 Hektol.-Grade . . . . fl. —.18
„ jeden folgenden Monat „ . . . . „ —.08
wobei der Monat zu 30 Tagen, und jeder angefangene Monat für voll gerechnet wird.
„ in Caissons zur Einlagerung anlangenden Alkohol ist für das Abschlauchen in Fässer eine Mehrgebühr von 3 kr. per 100 Hektol.-Grade zu entrichten.
„ Expedition per Bahn zu verladender Waare in Fässern, per Waggon . . . . „ 1.—
„ Schreibegebühr für Ueberweisung von unversteuert anlangendem Alkohol an ein anderes Freilager, per Ueberweisung . . . . „ 1.50

Manipulations-Spesen.

a) Für die steuerämtliche Intervention bei Uebernahme oder Uebergabe von Alkohol
in Mengen von je 100 Hektol. reinen Alkohols . „ 4.—
„ „ unter 100 „ „ „ ,
jedoch nicht weniger als 50 Hektol., für jede Abfertigung . . . . „ 3.—
b) für die Verfassung der steuerämtlichen Documente, für jede Abfertigung . . . . „ 1.—
c) bei nicht zur Einlagerung gelangender Waare:
für Ein- oder Ausladung in Fässern von oder auf Wagen oder Waggons, per Hektol. . . . . fl. —.04
für Qualitätserhebung, per Hektol. . . . . „ —.01
d) für Ausbrühen und Auswaschen leerer Fässer, per Fass . . . . „ —.25
e) Binderarbeit oder sonstige Handleistungen:
per Mann und Stunde . . . . „ —.25
„ „ „ halben Tag . . . . „ 1.—
„ „ „ ganzen Tag . . . . „ 1.60
f) für Uebernahme und Ausfolgung oder Verladen der leeren Gebinde, per Achse zur Bahn, per Fass . „ —.20
desgleichen ab Lagerhaus per Bahn . . . . . . „ —.14

Das durch Manipulationen und die Lagerdauer entstehende Calo an Alkohol in eisernen Reservoirs, wird wie folgt festgesetzt und berechnet:

Bei Ein- oder Auslagerung vom 1. April bis 30. September mit je . . . . $^1/_2$ pCt.
„ Ein- oder Auslagerung vom 1. October bis 31. März mit je . . . . $^1/_4$ pCt.

F. Specialtarif für Einlagerung von getrockneten Feigen in Säcken und Fässern bei Partien von 10.000 Kilogramm.

Lagerzins per Woche und 100 Kilogramm . . . . . 1 kr.
Assecuranz für je fl. 100 versicherten Werth per Monat $4^1/_2$ „
Gesammtgebühr für Einlagerung, Auslagerung und einmalige Abwage per 100 Kilogramm . . . . . . 8 „
Zollämtliche Besorgung per Waggon . . . . fl. 2.50
Zollämtliche Besorgung bei kleineren Partien von 600 Kilogramm aufwärts per 100 Kilogramm . . . . 6 kr.

Für alle übrigen hier nicht specificirten Besorgungen, wird die Gebühr nach dem allgemeinen Tarife eingehoben.

K. k. Eisenbahnbetriebs-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung von circa 200 Stück imprägnirten Waggon-Decktüchern wird im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über Gattung und Dimensionen der benöthigten Decktücher sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei der unterfertigten k. k. Eisenbahnbetriebs-Direction (Fach - Abtheilung für den Verkehrs- und Stationsdienst) täglich zwischen 9 und 12 Uhr Vorm. eingesehen, behoben oder bezogen werden können.

Die Offerten sind sammt den Beilagen mit einem 50 kr.-Stempel per Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Waggon-Decktüchern" bei dem Expedite der unterfertigten k. k. Betriebs-Direction (Bahnhof der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn) **bis längstens 30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Dem Offerte sind Qualitätsmuster des Rohstoffes und der imprägnirten Leinwand separat verpackt beizugeben.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen incl. aller Spesen zu notiren.

Jedes Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die „Allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen", sowie die speciellen Bedingnisse für Lieferung von Deckplachen vollkommen bekannt sind, und dass er sich denselben unterwirft.

Die Lieferung wird in einem möglichst kurzen Termine zu bewerkstelligen sein, welcher im Offerte anzugeben ist.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 30. April l. J. um 2 Uhr Nachmittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahnbetriebs-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Anzahl oder nur eines Theiles derselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 19. April 1890.

Die k. k. Eisenbahnbetriebs-Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 48. **Wien, 26. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen an die Arbeiter-Krankencassen-Ausschüsse sämmtlicher österreichischer Privateisenbahn-Unternehmungen vom 12. April 1890, Z. 5621/V, betreffend die Zulässigkeit der Inanspruchnahme des Reservefonds.

Auf Grund des der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen als Aufsichtsbehörde I. Instanz über die bei den österreichischen Privateisenbahnen eingerichteten Krankencassen durch den § 52, alinea 5, des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, betreffend die Arbeiter-Krankenversicherung, zustehenden Rechtes in sinngemässer Anwendung der Bestimmungen dieses Gesetzes jene Verfügungen zu treffen, sowie jene Aenderungen des Statutes anzuordnen und nöthigenfalls mit rechtsverbindlicher Wirkung vorzunehmen, welche zur gesicherten Erreichung des Zweckes der Krankenversicherung als erforderlich sich darstellen, findet sich die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen veranlasst, den geehrten Ausschuss zu beauftragen, den § 13 des dortseitigen Krankencassa-Statutes durch die Anfügung eines neuen Alineas nach dem dermaligen letzten Alinea des in Rede stehenden Paragraphen mit dem nachstehenden Wortlaute mittelst Nachtrages zu ergänzen.

„Der Reservefond kann in allen Fällen in Anspruch genommen werden, in welchen die Verpflichtungen der Betriebs-Unternehmung im Sinne des § 47 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, bezw. des § 31 der Statuten nicht in Kraft treten."

Die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen sieht der Vorlage des diesbezüglichen Nachtrages (und zwar in 10 Exemplaren) sowohl, wie auch des die vorstehende Anordnung der Aufsichtsbehörde verlautbarenden Dienstcirculäres und des Protokolls der einschlägigen Krankencassa-Ausschusssitzung ehestens entgegen.

Wien, am 12. April 1890.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn (Trambahn) von der Station Budweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über den Marienplatz in Budweis zu dem neu errichteten Communal-Friedhofe daselbst.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bürgermeisteramte der Stadt Budweis mit dem Erlasse vom 22. September 1889, Z. 36.635 (Verordnungs-Blatt vom 3. October 1889, Nr. 116), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn (Trambahn) von der Station Budweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über den Marienplatz in Budweis zu dem neu errichteten Communal-Friedhofe daselbst auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 26. März 1890. Z. 11.617.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Mai 1890 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Hiedurch wird jedoch auch wie bisher die im Civilverkehre bestehende theilweise Erhebung eines 15 pCt. Agiozuschlages im Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehre der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht berührt.

Wien, am 25. April 1890.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wenn im Verfahren zur Ermittlung der Entschädigung bei Enteignungen zu Eisenbahnzwecken über Ansuchen einer Partei auf Grund des § 31 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, nachträgliche Erhebungen gepflogen worden sind, und auch ein Recurs dieser Partei gegen das Enteignungs-Erkenntniss vorliegt, so ist das Gericht erster Instanz nicht gehalten, über das Resultat der nachträglichen Erhebungen vorerst selbst ein neues Entschädigungs-Erkenntniss zu fällen, sondern kann den Recurs mit sämmtlichen Erhebungsacten ohne Weiteres dem Obergerichte vorlegen.

(Entscheidung vom 3. September 1889, Z. 3896.)

Ueber das Ansuchen der Julie S. um Vornahme von Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Entschädigung für die zum Zwecke des gesicherten Eisenbahnbetriebes auf der Kärntner Linie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Enteignungswege auferlegten Wirthschaftserschwerungen bezüglich einiger Waldparcellen wurden unter Beiziehung der Sachverständigen die erforderlichen Erhebungen gepflogen.

Auf Grund derselben wurde mit Erkenntniss des k. k. Bezirksgerichtes Mahrenberg vom 10. Juni 1887, Z. 2183, die Entschädigung für die erwähnten Wirthschafts-Erschwerungen mit 689 fl. festgestellt.

Gegen diese Entscheidung brachte Julie S. den Recurs ein, nachdem dieselbe bereits früher im Sinne des § 31 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, um Aufnahme eines neuerlichen Augenscheines zur Feststellung von Thatsachen und Verhältnissen, die für die Ermittlung der Entschädigung massgebend, jedoch anlässlich der Erhebungen nicht berücksichtigt worden sind, angesucht hatte.

Nachdem dieser Augenschein unter Zuziehung von drei Sachverständigen im Forstfache vorgenommen war, legte das k. k. Bezirksgericht Mahrenberg den Recurs der Julie S. unter Beischluss sämmtlicher Acten dem k. k. Oberlandesgerichte in Graz vor, welches mit Decret vom 20. December 1888, Z. 12.240, den Recurs unter eingehender Motivirung zurückwies. Bezüglich der erwähnten nachträglichen Erhebungen wurde in den Entscheidungsgründen bemerkt, dass die Recurrentin solche Thatsachen oder Zustände, welche bei der Feststellung der Entschädigung gar nicht, oder nicht vollständig, oder nicht richtig dargestellt worden wären, in ihrem im Sinne des § 31 des Enteignungsgesetzes eingebrachten Gesuche gar nicht angegeben, sondern sich vielmehr in demselben nur auf die Wiederholung ihrer bei der commissionellen Erhebung der Entschädigung vorgebrachten Erinnerungen und Einwendungen gegen das Gutachten der Sachverständigen beschränkt habe, und dass die Abgabe eines weiteren Gutachtens auf Grund derselben Thatsachen, welche bereits den gemäss § 24 des citirten Gesetzes beigezogenen Sachverständigen vorgelegen und deren Gutachten zu Grunde gelegt worden sind, nach dem Hofdecrete vom 27. Februar 1784, Nr. 249 J.-G.-S., unstatthaft ist.

Julie S. brachte gegen diese Entscheidung den ausserordentlichen Revisionsrecurs, verbunden mit einer Nullitätsbeschwerde, ein, welch letztere sich besonders auf die Anschauung stützte, das Oberlandesgericht hätte der ersten Instanz auftragen sollen, auf Grund des von den Sachverständigen im Forstfache bei den nachträglichen Erhebungen abgegebenen Gutachtens ein neuerliches Erkenntniss zu fällen.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 3. September 1889, Z. 3896, dem Revisionsrecurse und der Nullitätsbeschwerde wegen Abganges der Erfordernisse des § 16 des kaiserl. Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, zur Abänderung gleichlautender Entscheidungen der Untergerichte keine Folge, weil in dem durch das Gesetz vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, normirten Enteignungsverfahren die Grundsätze des Verfahrens ausser Streitsachen zur Anwendung zu kommen haben, und daher darin, dass der erste Richter über den Recurs gegen das von ihm gefällte Entschädigungs-Erkenntniss vom 10. Juni 1887, Z. 2183, die Acten dem Oberlandesgerichte zur Entscheidung vorlegte, ohne über das auf Grund des § 31 des Enteignungsgesetzes am 5. November 1888 aufgenommene Protokoll ein neues Entschädigungs-Erkenntniss zu fällen, im Hinblicke auf die §§ 9 und 10 des obencitirten kaiserl. Patentes eine Nullität nicht gelegen ist.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 389. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. April ergreift das Wort

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem: In der 383. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 27. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Schaup und Genossen, anknüpfend an Zeitungsmittheilungen über eine Kundmachung der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen, betreffend die Einstellung der Ausgabe von Werthmarkenheften und Zusatzheften vom 25. März d. J. ab, an mich die Anfrage gerichtet:

„1. Beruhen die Mittheilungen der Zeitungen betreffs Sistirung der Ausgabe der Marken- und Zusatzhefte ab 22. März d. J. auf Wahrheit, und

2. gedenkt im Falle der Bejahung der ersten Frage nicht der Handelsminister, die sofortige Aufhebung dieser Massregel der General-Direction zu veranlassen und dadurch die dem Personenverkehre jetzt gewährten Erleichterungen bis zur thatsächlichen Einführung eines neuen Tarifes aufrechtzuerhalten und unter allen Verhältnissen aber den erworbenen Rechten die Anerkennung nicht zu versagen?“

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Nachstehendes mitzutheilen:

Es ist thatsächlich richtig, dass die fernere Ausgabe von neuen Werthmarken- und zu solchen geeigneten Zusatzheften laut Kundmachung der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen ab 25. März d. J. eingestellt worden ist.

Die vielleicht nicht ganz klare Fassung der bezüglichen Kundmachung liess überdies die Auslegung zu, dass die Sistirung der Ausgabe von Zusatzheften sich auch auf solche zu jenen Werthmarkenheften beziehe, welche schon vor dem 25. März gelöst worden sind.

Da hierin eine Nichtbeachtung früher erworbener Rechte gelegen sein würde, welche von der General-Direction selbstverständlich nicht beabsichtigt war, so hat diese Verwaltungsstelle schon am 27. März eine aufklärende Kundmachung in den Zeitungen veröffentlicht, ihre Organe dementsprechend instruirt, und werden seither zu den vor dem 25. März gelösten Werthmarkenheften thatsächlich Zusatzhefte anstandslos ausgefolgt.

Die Wiederaufhebung der vorhin besprochenen Verfügung der General-Direction in der Absicht, die dem Personenverkehre durch die Werthmarkenhefte bisher gewährten Erleichterungen bis zur thatsächlichen Einführung des neuen Personentarifes aufrechtzuerhalten, kann ich nicht in Aussicht stellen, weil die weitere Ausgabe neuer Werthmarkenhefte bis zu diesem Zeitpunkte — das ist bis 1. Juni d. J. — für das Publicum nahezu werthlos, für die Staatseisenbahn-Verwaltung aber mit nicht gerechtfertigten Kosten und Manipulations-Schwierigkeiten verbunden wäre.

In den wenigen Wochen, welche bis zur Einführung des Reformtarifes noch erübrigen, würde die Ausgabe von Werth-

markenheften doch nur mit der Einschränkung erfolgen können, dass vom 1. Juni ab die Werthmarken nicht mehr zum Nominalbetrage, sondern nur zum effectiven Werthe, das ist mit 20 und beziehungsweise 40 pCt. Abzug, an Zahlungsstatt angenommen werden.

Diese Einschränkung müsste aber gemacht werden, da es nicht angeht, dass ausser den Besitzern von Werthmarkenheften, welche vor dem 25. März d. J. gelöst wurden, und denen das Recht zusteht, innerhalb Jahresfrist Zusatzhefte mit 40 pCt. Ermässigung der Normalpreise zu beziehen, noch eine weitere Kategorie von Werthmarkenheft-Besitzern geschaffen wird, welche nach Einführung der ermässigten Personentarife die Begünstigung einer 20-, beziehungsweise 40percentigen Ermässigung der neuen Tarife geniessen.

Muss aber dieser einschränkende Zusatz gemacht werden, dann wären die Besitzer der Werthmarkenhefte, deren zwei per 75 fl. (effectiv 60 fl.) verbraucht sein müssen, bevor das Recht zum Bezuge von Zusatzheften per 30 fl. (effectiv 18 fl.) eintritt, kaum in der Lage, innerhalb des kurzen Zeitraumes bis 1. Juni zum Bezug der hauptsächlich anlockenden Zusatzhefte mit 40 pCt. Preisermässigung zu gelangen. Die den Werthmarkenheften per 75 fl. anhaftende 20percentige Preisermässigung kann übrigens während der Zwischenzeit in den meisten Fällen auch durch die Lösung von Tour- und Retourkarten erzielt werden. Der Staatsverwaltung würde ferner aus der weiteren Ausfolgung von Werthmarkenheften noch bis 1. Juni der Nachtheil erwachsen, dass neue, schon äusserlich unterscheidbare Werthmarkenhefte in Druck gelegt werden müssten, welchen ebenso wie den zugehörigen Zusatzheften der Vermerk beigedruckt sein müsste, dass die Marken nach dem 1. Juni nicht mehr zum Nominalbetrage, sondern nur zum effectiven Werthe von den Billettencassen angenommen werden.

Abgesehen von den hieraus erwachsenden Kosten und Manipulations-Schwierigkeiten, würde hiedurch gerade der durch die Einführung des Reformtarifes angestrebten Vereinfachung des Fahrkartenwesens entgegengehandelt werden.

Aus dem Vorausgeschickten wolle das hohe Haus ersehen, dass es der Staatseisenbahn-Verwaltung fern liegt, erworbene Rechte zu beeinträchtigen, dass aber die Einräumung neuer, mit den leitenden Gesichtspunkten der angestrebten Reform des Personentarifes unvereinbarer und den Effect dieser letzteren beirrender Begünstigungen fortan nicht mehr ins Auge gefasst werden kann.

Mit einer in der 373. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 11. März d. J. an mich gerichteten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Dr. Promber und Genossen die Anfrage gestellt:

„Ist endlich zu erwarten, dass die Bahnen Zauchtl-Fulnek und Zauchtl-Bautsch ehestens, und zwar normalspurig, hergestellt werden?"

Desgleichen haben in der 352. Sitzung vom 6. December v. J. die Herren Abgeordneten Kaiser und Genossen in einer auch einen weiteren Gegenstand, auf den zurückzukommen ich mit vorbehalte, behandelnden Interpellation die Anfrage an mich gerichtet:

„Gedenkt die k. k. Regierung die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn entschieden und erfolgreich zu veranlassen, die im Uebereinkommen vom 10. Jänner und 17. Juli 1885 zum Baue übernommenen Localbahnen Troppau-Bennisch-Zauchtl-Fulnek mit thunlichster Beschleunigung fertigzustellen und in Betrieb zu setzen, und zwar gemäss oben angezogenem Uebereinkommen und gemäss dem Gesetze vom 6. September 1885 (R.-G.-Bl. Nr. 122) normalspurig?"

In Beantwortung dieser Interpellationen habe ich die Ehre Nachstehendes mitzutheilen:

Mit Allerhöchster Entschliessung vom 16. April d. J. wurde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Concession zum Baue und Betriebe der von dieser Gesellschaft vertragsmässig noch herzustellenden Localbahnen Troppau-Bennisch, Zauchtl-Fulnek und Zauchtl-Wigstadtl-Bautsch, und zwar unter Anordnung der Anlage dieser sämmtlichen Linien mit normaler Spurweite ertheilt.

Die bezeichneten Localbahnen werden demgemäss nach dem Wunsche der hierüber neuerlich einvernommenen Interessenten normalspurig hergestellt werden.

Ich bitte das hohe Haus, hievon Kenntniss nehmen zu wollen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Ischl-Salzburg. (Theilstrecke Ischl-Strobl: Politische Begehung; Bauconsens.) Die hinsichtlich des Ausbaues der schmalspurigen Localbahn Ischl-Strobl durchgeführte politische Begehung und die commissionelle Ueberprüfung der im Zuge dieser Bahnlinie herzustellenden Hochbauten hat ein befriedigendes Ergebniss geliefert, und wurden die bezüglichen Concessionsbestimmungen, sowie die Concessionsanträge genehmigt. Ausgenommen vom Bauconsense ist lediglich die Strecke von km 0·192 bis km 1·027, für welche nachträglich eine Variante in Vorschlag gebracht wurde. [10. April, Z. 9799.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Verlängerung des Magazins in der Station Schluckenau.) In der Station Schluckenau wird das Magazin um 16·8 m verlängert. [31. März, Z. 13.430.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zugs-Anschlussversäumnisse. (Anzeige derselben mittelst Expressbriefen.) In jüngster Zeit hat die Verwaltung einer österreichischen Eisenbahn an die k. k. General-Inspection die Anfrage gerichtet, ob die Vorschrift über die Verfassung der Meldungen von Zugs-Anschlussversäumnissen in der Weise zu ändern ist, dass von nun an diese Anzeigen mittelst Expressbriefen zu erstatten sein werden, oder ob die für diese Fälle den Anschlussstationen jetzt anbefohlene telegraphische Meldung beibehalten werden soll. Diese Anfrage hat die k. k. General-Inspection unterm 27. März dahin beantwortet, dass Zugs-Anschlussversäumnisse als minder wichtige Vorkommnisse beim Bahnbetriebe zu betrachten und daher im Sinne des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 7. März 1890, Z. 20.686 ex 1889, in Hinkunft mittelst Expressbriefen zur Anzeige zu bringen sind. [G.-I.-Z. 4399.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Ausschliessung zweiachsiger Güterwagen mit abnormaler Tragfähigkeit vom Verkehre auf Localbahnen mit schwachem Oberbau.) Nachdem die k. k. General-Inspection angeordnet hat, dass zweiachsige Güterwagen mit abnormaler Tragfähigkeit auf normalspurigen Localbahnen mit schwachem Oberbau wegen des hohen Achsdruckes nicht verkehren dürfen, so sah sich die Verwaltung der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft veranlasst, jene zweiachsigen Wagen, welche im beladenen Zustande mehr als 19 Tonnen wiegen, vom Verkehre auf den Localbahnstrecken Brünn-Tischnowitz, Chotzen-Leitomischl, Přelouč—Kalk-Podol, Peček-Zasmuk-Bečvar, Kralup-Welwarn, Swolenowes-Smečna, Lobositz-Libochowitz, Schwechat-Mannersdorf, Studenetz—Gross-Meseritsch, Enzersdorf bei Staatz-Poysdorf und Schwarzbach-Littau auszuschliessen. Sollten solche Wagen mit Ladungen für Stationen der genannten Localbahnstrecken zurollen, so werden dieselben in den Grenzstationen von der Uebernahme ausgeschlossen.

— (Wiedereinleitung der Personenzüge Nr. 2711 und 2712 in der Strecke Ung.-Brod—Aujezd-Luhatschowitz.) Die Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, die für die Dauer der Winterperiode ab 15. November 1889 in der Strecke Ungar.-Brod—Aujezd-Luhatschowitz ausser Verkehr gesetzten Personenzüge Nr. 2711 und Nr. 2712 mit 1. Mai in der genannten Strecke wieder einzuleiten. Die k. k. General-Inspection des österr. Eisenbahnen hat die diesfällige Anzeige der Bahndirection genehmigend zur Kenntniss genommen. [12. April, Z. 5495/II.]

— (Anschaffung von Gepäckswagen für Lastzüge.) Die von der Verwaltung der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft aufgestellten Typenpläne für Gepäckswagen, die zur Einstellung in Lastzüge bestimmt sind, wurden Seitens des k. k. Handelsministerium genehmigt. [13. April, Z. 9614.]

Eisenwerk Kladno der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft. (Anschaffung einer Tendermaschine.) Die Direction des genannten Eisenwerkes hat bei der Locomotivfabrik Krauss & Co. in München eine dreiachsige, gekuppelte Tendermaschine nach der mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 16. Juni 1888, Z. 18.431, genehmigten Type in Bestellung gebracht. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfalls erstattete Anzeige nachträglich zur Kenntniss genommen. [14. April, Z. 9933.]

Zusammenstellung

der im Monate März 1890 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen																			
Westliche Linien	1081	14.693	3.051	18.825	73	64	5	142	0·7	125	7	67	4	9	.	.	8	.	21
Nordöstliche Linien	62	2.387	3.792	6.241	3	28	69	100	1·6	61	6	79	11	1	.	.	5	1	3
Dalmatiner Staatsbahn	.	124	124	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	.	756	.	756	.	7	.	7	0·9	8	2	.	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	155	527	682	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	62	1.178	806	2.046	.	4	.	4	0·2	4	1	5	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	.	282	155	437	.	1	.	1	0·2	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	62	248	1.364	1.674	2	.	3	5	0·2	4	.	3	.	.	.	.	.	1	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	217	725	942	.	2	.	2	0·2	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Galizische Carl Ludwig-Bahn	62	155	744	961	.	2	13	15	1·5	1	.	16	1	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	155	372	.	3	.	3	0·8	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	403	4.032	1.572	6.007	14	2	2	18	0·2	14	.	7	3	.	.	.	2	.	1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	9	124	186	319	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	.	248	248	.	.	4	4	1·5	1	.	2	.	1	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	124	372	496	.	.	2	2	0·4	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	217	2.395	2.356	4.968	.	5	2	7	0·1	4	.	5	3	.	.	.	1	.	.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	524	2.350	899	3.773	39	16	4	59	1·5	47	.	17	1	7	.	.	2	2	1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn		62	124	186	.	1	1	2	1·0	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	651	3.579	961	5.191	46	29	8	83	1·5	65	6	36	7	5	.	.	3	2	3
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.178	248	1.426	.	1	.	1	0·0	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	186	310	.	2	1	3	0·9	1	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	26	868	.	894	.	1	.	1	0·1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3159	35.248	18.595	57.002	177	168	114	459	.	337	23	251	30	23	.	.	22	6	31

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·0 „
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
4. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
5. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·1 „
6. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
7. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·2 „
8. Böhmische Westbahn . . . . 0·2 „
9. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 0·2 „
10. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·2 „
11. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·2 „
12. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·4 „
13. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·7 pCt.
14. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·8 „
15. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·9 „
16. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 0·9 „
17. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 1·0 „
18. Galizische Carl Ludwig-Bahn . . . . 1·5 „
19. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 1·5 „
20. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·5 „
21. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·5 „
22. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 1·6 „

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Ernennung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Budapester Heizhauschef Eugen Cserháti der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Commissär der kgl. ungar. General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt ernannt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Umbau der Station Szabadka.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat den Umbau und die Erweiterung der den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr genügenden Station Szabadka (Maria-Theresiopel) der Linie Budapest-Zimony (Semlin) -Belgrad beschlossen. Das Aufnahmsgebäude wird an Stelle der gegenwärtigen Magazine, welche in vermehrter Anzahl durch wesentlich grössere ersetzt werden, erbaut, und das gegenwärtige Aufnahmsgebäude zu Beamtenwohnungen eingerichtet, schliesslich zur Sicherung des Zugverkehrs mit Rücksicht auf die in Szabadka einmündenden Localbahnen die Anzahl der Geleise theils vermehrt, theils die bereits liegenden verlängert werden.

Projectirte Localbahn Eperjes-Bartfa. (Bauvertrag.) Die Concessionswerber der projectirten Localbahn Eperjes-Bártfa (Bartfeld, Sáaroser Comitat) als Zweigbahn der Linie Abos-Orló der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1888, Vorconcession Post 6, Nr. 94 ex 1888 und Nr. 4 ex 1889) haben mit der Bauunternehmungsfirma Arnoldi in Frankfurt a/M. einen Bauvertrag abgeschlossen, welcher im Falle der Erwerbung der definitiven Concession in Kraft tritt.

Aföld-Fiumaner Eisenbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 14. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Baron Friedrich Kochmeister die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Gesellschaft (Linie Nagyvárad-Eszék-Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen) statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46 ex 1889). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Directionsbericht über die Gerenz der Direction im Laufe des Betriebsjahres 1889 zur Verlesung. Diesem zufolge wurden am 1. Juli 1889 Actien im Nominalbetrage von 62.800 fl. verlost, und verbleiben demnach Actien im Betrage von 17.995.800 fl. in Circulation. Von den Prioritäts-Obligationen I Emission wurden Obligationen im Betrage von 56.000 fl. verlost, und nachdem von dem im Sinne des G.-A. XXXII ex 1888 zur Rückzahlung gekündigten Capital bis Ende December 1889 14,362.000 fl. convertirt wurden, bleibt der Stand der Prioritäts-Obligationen I. Emission 3,929.400 fl. Von der Obligationsschuld II. Emission wurden 17,400 fl. verlost und 1,291.000 fl. convertirt, so dass von diesen Titres solche im Betrage von 240.200 fl. in Circulation verbleiben. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction wurden in diese gewählt: Baron Friedrich Kochmeister, Baron Friedrich Podmaniczky, Baron Sigmund Schoossberger, Sigmund Biró (neu), Carl Harkányi, Franz Pulszky, Aladar Feszt (neu), Julius Szokoly und Franz Oetl. In der der Generalversammlung folgenden Sitzung des Directionsrathes wurde Baron Kochmeister zum Präsidenten und Franz Pulszky zum Vice-Präsidenten der Gesellschaft gewählt.

Ausland.

Preussen. (Stationsnamen-Aenderungen.) Die an der Strecke Berlin-Potsdam gelegene Station Neuendorf erhält vom 1. Mai ab die Bezeichnung „Nowawes-Neuendorf". — Die bei Elsnig und Trebitz an der im Bau befindlichen Eisenbahn von Pratau nach Torgau (Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt) einzurichtenden Haltestellen erhalten die Bezeichnungen „Elsnig-Elbe" und „Trebitz-Elbe". — Die an der Bahnlinie Dessau-Cöthen gelegene Haltestelle Elsnigk (Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt) ist in „Elsnigk-Anhalt" und die an der Bahnlinie Bernburg-Cönnern gelegene Haltestelle Trebitz (Eisenbahn-Directionsbezirk Magdeburg) in „Trebitz bei Cönnern" umgeändert worden.

— (Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen.) Die im Verkehre von und nach den für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eingerichteten Haltepunkten Dettum, Gielde, Hedeper und Ildehausen bestehende Beschränkung, nach welcher Sendungen von diesen Haltepunkten nicht frankirt und nicht mit Nachnahme belastet sein dürfen, solche nach denselben dagegen in Frankofracht und ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert werden müssen, ist aufgehoben worden.

Italien. (Drahtseilbahn von Sant' Anna nach Genua.) Diese Drahtseilbahn, welche die Piazza del Pontello mit dem Corso Magenta verbinden wird, dürfte im nächsten August fertiggestellt sein. Die 357 m lange Linie wird hydraulischen Betrieb haben und zweigeleisig sein. Die Fahrt dauert zwei Minuten und werden die Wagen alle fünf Minuten verkehren.

— (Zweites Geleise auf der Linie Mailand-Turin.) Auf der Strecke Ponzana-Borgo-Vercelli der Linie Mailand-Turin wurde am 1. April das zweite Geleise dem Betriebe übergeben.

— (Neue Titres für die Linien Eboli-Reggio, Messina-Cerda und Catanzaro-Stretto Veraldi.) Die Nummer 6751 (Serie 3) der „Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno" enthält das kgl. Decret, mit welchem das Gesetz, betreffend die Deckung der Baukosten für die im Sinne des Art. 4 des Gesetzes vom 24. Juli 1887 und des Art. 4 des Gesetzes vom 20. Juli 1888 auszuführenden Linien Eboli-Reggio, Messina-Cerda und Catanzaro-Stretto Veraldi, promulgirt wird. Durch dieses Gesetz wird die kgl. Regierung ermächtigt, zur Deckung der gedachten Baukosten fünfpercentige, der Einkommensteuer unterliegende, vom Jahre 1895 an in 50 Jahren durch Erstehung zum Curswerthe und durch Verlosung amortisirbare Specialtitres auszugeben. Die Emission dieser Specialtitres wird in Serien erfolgen und kann 10 Jahre nach Emission jeder Serie die Einlösung der Titres durch den Staat stattfinden. Die Zahlung der Interessen und Einlösung der Titres erfolgt durch die Staatscassen des Königreichs.

— (Tour- und Retourbillets auf der Strecke Verona-Domegliara.) Die Verwaltung der Strade ferrate Meridionali hat beim kgl. General-Inspectorate, um der der Adriatischen Linie durch die Eisenbahn Verona-Caprino-Garda entstandenen Concurrenz zu begegnen, die Einführung von Tour- und Retourbillets zu bedeutend ermässigtem Preise zwischen Verona und Domegliara beantragt.

— (General-Versammlung des Tramway-Verbandes.) Am 29. und 30. Mai findet in Florenz eine General-Versammlung des italienischen Tramway-Verbandes statt. Auf der Tagesordnung steht die Erörterung nachstehender Fragen: Einheitliche Regelung der Bedingungen für die Aufnahme von Maschinisten und Heizern; Entwurf eines einheitlichen Reglements für die Passagiere; der Betrieb mit Pferden; der mechanische Betrieb; Fragen von allgemeinem Interesse.

Serbien. (Eisenbahnproject von Nisch nach Radujevac und Kladovo.) Der serbische Ministerrath hat den Concessions-Entwurf für den projectirten Bau einer Eisenbahn von Nisch nach Radujevac und eventuell nach Kladovo approbirt. Nach diesem Concessions-Entwurfe übernimmt der Concessionär den Bau und Betrieb einer Secundärbahn mit normaler Spurweite von Nisch nach Radujevac, sowie einer Abzweigung derselben von Radujevac nach Kladovo, auf seine Kosten und Gefahr. Die letztgenannnte Abzweigung soll jedoch nur in dem Falle gebaut werden, als mit Rumänien eine Eisenbahn-Convention erzielt würde. Der Bau muss den Bedingungen des Cahier des charges entsprechend geführt und innerhalb drei Jahren, von dem Tage wo der Vertrag mit dem Concessionär von der Skuptschina sanctionirt wird, beendet sein. Die serbische Regierung behält sich das Recht vor, die endgiltige Trasse sowie die Stationen zu bestimmen; die Eisenbahnlinie muss jedoch von Nisch über Kujaževac, Zaičar und Negotin nach Radujevac geführt werden. In Nisch ist der Bahnhof der Serbischen Staatsbahn für den gemeinsamen Dienst der beiden Bahnen bestimmt. Fahrpläne sowie Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Bahnen werden von der Regierung geregelt. Der Concessionär bezieht die Betriebseinnahmen der Bahn, geniesst jedoch keinerlei Zinsengarantie. Er hat den Vorzug vor den übrigen Competenten bei der Concessionirung solcher Eisenbahnen, welche an die in Rede stehende Bahn anschliessen, vorausgesetzt, dass nicht der Staat selbst den Bau führen wollte. Die Concessionsdauer ist in dem Entwurfe noch nicht bestimmt. Nach Ablauf derselben tritt das Heimfallsrecht ein. Der Staat reservirt sich jedoch das Recht, auch schon vor Ablauf der Concessionsdauer die Bahn zu erwerben; er kann nämlich nach Ablauf einer in dem Concessions-Entwurfe noch offen gelassenen Frist den Concessionär durch eine bis zum Erlöschen der Concession laufende Annuität abfinden. Die Elemente zur Calculirung dieser Annuität sind in der Concessions-Urkunde normirt, sie muss mindesteas 6 pCt. des investirten Capitals betragen. Der Concessionär kann behufs Capitalsbeschaffung für Bau und Betrieb eine Actiengesellschaft bilden. Die Statuten dieser Gesellschaft müssen von der serbischen Regierung gebilligt werden, worauf diese in alle Rechte und Pflichten des Concessionärs eintritt. Der Verwaltungsrath dieser Gesellschaft besteht aus neun Mitgliedern, worunter ein Mitglied von der serbischen Regierung ernannt wird. Der Eisenbahndirector wird vom Verwaltungsrathe mit Billigung der serbischen Regierung ernannt. Die Obligationen, welche die Gesellschaft emittirt, sind auf die Eisenbahn zu hypotheciren. Streitigkeiten, welche zwischen Concessionär und Regierung über die Auslegung der Concessions-Urkunde, sowie Streitigkeiten im Allgemeinen, welche aus derselben hervorgehen, werden durch ein Schiedsgericht geschlichtet. Dem Cahier des charges zufolge ist der Bau nach den Grundzügen für die Gestaltung der secundären Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen auszuführen.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Verschiebung der nächsten Fahrt nach Brasilien auf den 1. Juli.) In Anbetracht der andauernden Stagnation im Geschäftsverkehre nach Brasilien und der demzufolge mangelnden Nachfrage für Schiffsraum hat der Verwaltungsrath des Oesterr.-ungar. Lloyd mit Zustimmung des Handelsministeriums beschlossen, die im Februar unterbliebene fahrplanmässige Abfahrt nach Rio de Janeiro und Santos auf den weitest zulässigen Termin — 1. Juli — zu verlegen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrordnung der Localschiffe zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft tritt für die Zeit vom 1. Mai bis 31. October 1890 nachstehende halbjährige Fahrordnung für den Semlin-Belgrad-Pancsovaer Localdienst in Kraft. Die Abfahrt der Localschiffe von Semlin nach Belgrad-Pancsova erfolgt in den Monaten Mai, Juni und Juli um 7 U. Früh und 11 U. Vorm., 1 U. und 7 U. Nachm.; in den Monaten August, September und October um 5 U. Früh und 11 U. Vormittags, 1 U. und 4 U. Nachm. Die Abfahrt der Localschiffe von Pancsova nash Belgrad-Semlin erfolgt in den Monaten Mai, Juni und Juli um 4 U. Früh und 9 U. Vorm., um 1 U. und 4 U. Nachm.; in den Monaten August, September und October um 6½ U. Früh, 1 U., 3 U. und 6 U. Nachm. Das von Semlin um 5 U. Früh und von Pancsova um 6½ U. Früh abgehende Schiff berührt Belgrad nicht.

Italien. (Cumulativdienst zwischen Malta und Neapel.) Die Sicilische Eisenbahn hat einvernehmlich mit der Italienischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft beschlossen, im cumulativen Dienste einen Rundreise- und einen directen Verkehr zwischen Malta und Neapel über Sicilien einzuführen. Die bezüglichen Rundreise-Billets werden 60, die directen Billets 15 Tage Giltigkeit haben, und sind bei den Agentien der Italienischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Neapel und in Malta erhältlich. Passagiere mit Rundreise-Billets werden die Stationen Messina, Catania und Siracus und auf der Rückkehr von Malta Siracus, Catania, Caltanisetta, Girgenti, Porto Empedocle und Palermo, Passagiere mit directem Billet die Stationen Siracus, Catania und Palermo berühren. Das Rundreise-Billet I. Classe kostet 213 Lire 45 Cent., II. Classe 143 Lire 55 Cent., das directe Billet I. Classe 111 Lire 45 Cent, II. Classe 75 Lire 40 Cent.

— (Neuer Fahrplan für die Dampfschiffe auf dem Lago Maggiore.) Vom 15. April an wurde auf dem Lago Maggiore eine neue Fahrordnung eingeführt. Es werden nunmehr acht Berg- und acht Thalfahrten und von diesen je zwei directe Fahrten statthaben.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Neue Bestimmungen über zusammenstellbare Fahrscheinhefte.) Die geschäftsführende Direction des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat — wie die „Z. d. V. D. E.-V.“ meldet — die mit dem 1. Mai in Kraft tretenden neuen Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften herausgegeben. Als wesentlichste neue Bestimmung tritt die Zulassung der Zusammenstellung von Fahrscheinen zu Heften für Hin- und Rückfahrt über ein- und dieselbe Strecke entgegen, eine Bestimmung, welche allerdings für das zugehörige Gebiet der Deutschen Bahnen schon seit dem 1. November 1889 eingeführt war. Dieser Erweiterung der Einrichtung entsprechend ist in den neuen Bestimmungen der Ausdruck „zusammenstellbare Rundreisehefte“ überall fallen gelassen und statt dessen „zusammenstellbare Fahrscheinhefte“ gesagt. Bei der Feststellung der Länge der Fahrscheinstrecken bleibt nach den neuen Bestimmungen die Länge der einbezogenen Fuhrwerkstrecken in jedem Falle, die Länge der einbezogenen Dampfschiffstrecken dann ausser Ansatz, wenn an den einen oder anderen der beiden Endpunkte der letzteren eine in den Vereins-Reiseverkehr einbezogene Fahrscheinstrecke nicht anschliesst. Eine handschriftliche oder durch Ueberdruck ausgeführte, oder durch Aufkleben von Deckblättern (Tekturen), oder auf sonstige Weise bewirkte Abänderung der Preise ist als unstatthaft erklärt. Neu ist ferner, dass als die Farbe der Umschläge der Fahrscheinhefte für alle Classen hellgrün festgesetzt ist. Nur die Fahrscheine selbst entsprechen in der Farbe noch der der gewöhnlichen Fahrkarten: gelb, grün und braun. Bedingung für die Ausfertigung von Fahrscheinheften bleibt nach wie vor, dass ein Weg von mindestens 600 km zurückgelegt wird, wobei jedoch die Ausgangsstation, zu welcher die Reise zurückführen muss, vor Vollendung der letzteren nicht wieder benützt werden darf und eine mehr als zweimalige Befahrung einer und derselben Strecke nicht gestattet ist. Fernere Bedingung ist, dass die Fahrschein- bezw. Verbindungsstrecken unmittelbar aufeinander folgen. Man unterscheidet künftig Fahrscheinhefte

a) für in sich geschlossene Rundfahrten,
b) für gewöhnliche Hin- und Rückfahrten über die gleichen Strecken,
c) für Reisen, welche sich zum Theil aus einer oder mehreren Rundfahrten, zum Theil aus Hin- und Rückfahrten über die gleichen Strecken zusammensetzen.

Die übrigen Aenderungen sind nebensächlicher Natur und beziehen sich zumeist auf Ausführungsvorschriften für die Eisenbahn-Verwaltungen.

— (Ab- und Zurechnung von Strecken von, bezw. zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken des bisher der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld unterstellt gewesenen Betriebsamtes Essen und die bisher der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg unterstellt gewesene Strecke Langwedel-Uelzen sind mit Wirkung vom 1. April ab — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, bezw. Magdeburg ab- und den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Köln (rechtsrheinischen), bezw. Hannover zugerechnet worden.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 20. Neuerungen an Kuppelungen für Pressluft- oder Vacuum-, auch Dampfleitungen bei Eisenbahnfahrzeugen. — Carl Jost. 11./3.
„ 20. Verbesserungen an elektrischen Eisenbahnen. — Alexander Login Lineff. 11./3.
„ 20. Verbesserung der Dampfheizung für Eisenbahnwagen. — Moriz Ramsberger. 14./3.
„ 20. Kraftsammelnde Bremse für Eisenbahn-, Pferdebahn- und Lastwagen. — Gustav Brisker. 18./3
„ 20. Verbesserung an Schutzvorrichtungen gegen das Ueberfahren von Personen durch Strassen-, Eisen- und Trambahnwagen. — Eduard Kamenicky. 20./3.
„ 20. Fahrkarten mit Reclamebilleten. — Jacob Peter von Braam. 29./3.
„ 20. Aufschneidbarer Weichenstellhebel für Stellwerke zur centralen Stellung von Weichen und Signalen. — Stefan von Götz & Söhne. 29./3.
„ 21. Neuerungen an secundären Batterien oder Accumulatoren. — Stanley Charles Cuthbert Currie. 4./3.
„ 21. Neuerung an Phonographen. — Thomas Alva Edison. 11./3.
„ 21. Verbesserungen an Mikrophonen. — Nicola Bostelmann. 13./3.
„ 21. Erregungsflüssigkeit für galvanische Elemente. — Dr. Louis Weigert. 13./3.
„ 21. Verbesserungen an dynamo-elektrischen Maschinen. — Charles Reignier. 15./3.
„ 21. Verfahren und Vorrichtung zur Erzeugung von Wärme, Dampf und Licht durch Elektricität. — Theophilus Davies Farall. 18./3.
„ 21. Verbesserungen an Elektrometern und Elektromotoren. — Sebastian Ziani de Ferranti. 21./3.
„ 21. Elektricitäts-Accumulator „Patent Heimel“. — Franz Heimel. 21./3.
„ 21. Selbsteincassirende Fernsprechstelle. — Actiengesellschaft für automatischen Verkauf. 21./3.
„ 21. Elektrolin-Accumulator. — Friedrich Marx. 26./3.
„ 21. Neuerung an Elektroden für Sammelbatterien. — Charles James Hartmann. 26./3.
„ 21. Neuerungen in der Construction dynamo-elektrischer Maschinen. — Richard Schorch. 26./3.
„ 21. Vorrichtung zur Beseitigung des Tönens an Leitungsdrähten. — Carl Rieger. 27./3.
„ 21. Neuerungen an Elektricitätsleitern. — Alfred A. Brooks. 28./3.
„ 21. Neuerung in der Anordnung von Zeigertelegraphen. — Commandit-Gesellschaft Schuckert & Co. 31./3.
„ 22. Schnelltrocknende Lackfarben. — Heinrich Frank. 25./1.
„ 46. Neuerung an Petroleummotoren. — Adolf Spiel. 28./2.
„ 46. Neuerung an der Regulirung von Gas- und Petroleummotoren. — Gasmotorenfabrik Deutz. 24./3.
„ 46. Neuerungen an Gasmotoren. — Gasmotorenfabrik Deutz. 24./3.
„ 47. Metallstopfbüchsen-Ringpackung mit geriffelten inneren und äusseren Dichtungsflächen. — Wilhelm Gminder. 17./3.
„ 48. Verstellbarer Schraubenschlüssel. — Jacob Müller. 15./3.
„ 63. Ein neuer Lastwagen zur schnellen Ausleerung. — Franz Turnovsky. 10./3.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ungarisch-Deutscher Personenverkehr über Oderberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Juni 1890 tritt ein neuer Tarif für den vorbezeichneten Verkehr ins Leben. Derselbe enthält sehr ermässigte Fahrgebühren für den Verkehr zwischen Budapest einerseits und Berlin, Breslau, Ratibor, Hamburg-Altona und Brieg andererseits.

Durch diesen Tarif tritt der gleichnamige Tarif vom 1. October 1887 sammt allen Nachträgen ausser Kraft.

Budapest, am 20. April 1890. [259]

Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Rostitz der Linie Prossnitz-Triebitz.

Am 4. Mai 1890 wird die Haltestelle „Rostitz" bei km 47·593, zwischen der Station Türnau und der Haltestelle Ranigsdorf der Linie Prossnitz-Triebitz gelegen, für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Im alphabetischen Stationsverzeichnisse (Auflage vom Jahre 1888) ist an entsprechender Stelle einzusetzen:

*Rostitz	K	M. W.	Mähr.-Schönberg.

Wien, am 23. April 1890. [260]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1064	Südbahn-Gesellschaft		Feigen	Triest und Fiume	Graz S.B. Marburg Kranichsfeld Feistritz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif der Südbahn	144·0 126·0 126·0 126·0 kr. ö. W. inclus. Mgb.	120·0 106·0 106 0 106·0 kr. ö. W. inclus. Mgb.	24·0 20 0 20·0 20·0 kr.	Im Kartirungswege		
1065	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Stanislau transit für Sendungen ab Husiatyn	Suczawa transit	Aufgabe von 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Verladung hat Seitens der Versender zu erfolgen. Aufgabe mit directen nach Galatz, Braila und Odessa lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1890	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Nutzholz-Transporte nach Rumänien	Verschieden	25·92 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längst. Ende November 1890 vorzulegen sind	
1066	Oesterr. Nordwestbahn		Holz des Specialtarifes 2 bis zu 19 m Länge	Hlinsko	Dresden-Altstadt	Unter Aufrechthaltung der für Holztransporte bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Sächsisch-Oesterr. Verbandstarif vom 1 April 1890	Mark 1·05	Mark 1·03	Mark 0 02	Im Kartirungswege		
					Dresden-Friedrichstadt				1 07	1·05	0 02			
					Dresden-Neustadt				1·08	1·06	0·02			
					Grossenhain				1·17	1·15	0·02·			
					Königstein				0·94	0·92	0·02			
					Niederneukirch				Besteht keiner	1·01	—			
					Pirna				0 99	0 97	0·02			
					Schandau				0·92	0·90	0·02			
				Skutsch	Dresden-Altstadt				1·04	1·02	0·02			
					Dresden-Friedrichstadt				1·06	1·04	0·02			
					Dresden-Neustadt				1·07	1·05	0·02			
					Grossenhain				1·16	1·14	0·02			
					Königstein				0·93	0·91	0·02			
					Niederneukirch				Besteht keiner	0·98	—			
					Pirna				0·98	0·96	0·02			
					Schandau				0·91	0 89	0·02			
1067	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Stationen der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn (laut nachstehender Tabelle)	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (laut nachstehender Tabelle)	Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen, directe Aufgabe nach den Bestimmungsstationen u. Unterlassung einer Routenvorschrift in den Frachtbriefen	Bis zur tarifmässigen Einführung, spätestens auf Jahresfrist	Galizisch-Oesterr.-Böhm. Gemeinschafts-Verkehr		(vide nachstehende Tabelle)		Im Kartirungswege		

Kartirungs-Frachtsätze für Holz des Special-Tarifes 2

ab Stationen der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zwischen und	Komanca	Kroscienko	Lisko-Łukawica	Łupków	Mokre	Olszanica	Sturzawa	Szczawne-Kulaszne	Ustrzyki	Zalusz	Posada-Chyrówska
	Frachtsätze in Kreuzern österr. Währung pro 100 Kilogramm										
Angern	104·3	105·3	101·7	105·6	102·5	102·8	106·2	103·2	104·5	101·2	107·2
Auspitz	101·6	102·6	99·0	102·9	99·8	100·1	103·5	100·5	101·8	98·5	104·5
Bedihost	93·4	94·4	90·8	94·7	91·0	91·6	95·3	92·3	93·6	90·3	96·3
Bisenz-Pisek	94·5	95·5	91·9	95·8	92·7	93·0	96·4	93·4	94·7	91·4	97·4
Bistritz a/H.	88·3	89·3	85·7	89·6	86·5	86·8	90 2	87·2	88·5	85·2	91·2
Branek	86·6	87·6	84·0	87·9	84·8	85·1	88·5	85·5	86·8	83·5	89 5
Branowitz	101·0	102·0	98·4	102·3	99 2	99·5	102·9	99·9	101·2	97·9	103·9
Brodek	90·2	91·2	87·6	91·5	88·4	88·7	92·1	89·1	90·4	87·1	93·1
Brünn	98·2	99·2	95·6	99·5	96·4	96·7	100·1	97·1	98·4	95·1	101·1
Chirlitz-Turas	97·3	98·3	94·7	98·6	95·5	95·8	99·2	96·2	97·5	94·2	100·2
Chropin	90·4	91·4	87·8	91·7	88·6	88·9	92·3	89·3	90·6	87·3	93·3
Chybi	70·5	71·5	67·9	71·8	68·7	69·0	72·4	69·4	70·7	67·4	73·4
Drösing	101·6	102·6	99·0	102·9	99·8	100·1	103·5	100·5	101·8	98·5	104·5
Dürnkrut	103·1	104·1	100·5	104·4	101·3	101·6	105·0	102·0	103·3	100·0	106·0
Eywanowitz	92·7	93·7	90·1	94·0	90·9	91·2	94·6	91·6	92·9	89·6	95·6
Feldsberg	99·9	100·9	97·3	101·2	98·1	98·4	101·8	98·8	100 1	96·8	102 8
Floridsdorf-Donaufeld	108·0	109·0	105·4	109·3	106·2	106·5	109·9	106·9	108·2	104·9	110·9
Frankstadt a. R.	83·7	84·7	81·1	85·0	81·9	82·2	85·6	82·6	83·9	80 6	86·6
Freiheitau	83·3	84·3	80·7	84 6	81·5	81·8	85·2	82·2	83·5	80·2	86·2
Fridek-Mistek	79·3	80·3	76·7	80·6	77·5	77·8	81·2	78·2	79·5	76·2	82·2
Friedland	81·5	82·5	78·9	82·8	79·7	80·0	83·4	80 4	81·7	78·4	84·4
Gänserndorf	105·2	106·2	102·6	106·5	103·4	103·7	107·1	104·1	105·4	102·1	108·1
Göding	96·5	97·5	93·9	97·8	94·7	95·0	98 4	95·4	96 7	93·4	99·4
Golleschau	71·5	72·5	68 9	72·8	69·7	70·0	73·4	70·4	71·7	68·4	74·4
Grussbach-Schönau	104·2	105·2	101·6	105·5	102·4	102·7	106·1	103·1	104 4	101·1	107·1
Hadres-Markersdorf	107·1	108·1	104·5	108·4	105·3	105·6	109·0	106·0	107·3	104·0	110·0
Haugsdorf	107·7	108·7	105·1	109·0	105·9	106·2	109·6	106·6	107·9	104·6	110·6
Hohenau	100·5	101·5	97·9	101·8	98·7	99·0	102·4	99·4	100·7	97·4	103·4
Holubitz	95·4	96·4	92·8	96·7	93·6	93·9	97·3	94·3	95·6	92·3	98·3
Hotzendorf	86·1	87·1	83·5	87·4	84·3	84·6	88 0	85·0	86·3	83·0	89·0
Hradisch	93·1	94·1	90·5	94·4	91·3	91·6	95·0	92·0	93·3	90·0	96·0
Hruschau	79·3	80·3	76·7	80·6	77·5	77·8	81·2	78·2	79·5	76·2	82·2
Hullein	90·1	91·1	87·5	91·4	88·3	88·6	92 0	89·0	90·3	87·0	93·0
Kadolz-Mailberg	106·7	107·7	104·1	108·0	104·9	105·2	108·6	105·6	106·9	103·6	109·6
Kojetein	90·9	91·9	88·3	92·2	89·1	89·4	92·8	89·8	91·1	87·8	93·8
Kostel	99·7	100·7	97·1	101·0	97·9	98·2	101·6	98·6	99·9	96·6	102·6
Krasna	86·4	87·4	83·8	87·7	84·6	84·9	88·3	85·3	86·6	83·3	89·3
Kremsier	90·9	91·9	88·3	92·2	89·1	89·4	92·8	89·8	91·1	87·8	93 8
Krzenowitz	95·8	96 8	93·2	97·1	94·0	94·3	97·7	94·7	96·0	92·7	98·7
Kwassitz-Tlumatschau	90·8	91·8	88·2	92·1	89·0	89·3	92·7	89·7	91·0	87·7	93·7
Laa	105·1	106·1	102·5	106·4	103·3	103·6	107·0	104·0	105·3	102·0	108·0
Leipnik	87·7	88·7	85·1	89·0	85·9	86·2	89·6	86·6	87·9	84·6	90·6
Lundenburg	98·6	99·6	96·0	99·9	96·8	97·1	100·5	97·5	98·8	95·5	101·5
Luschitz	97·1	98·1	94·5	98·4	95·3	95·6	99·0	96·0	97·3	94 0	100·0
Mähr.-Neudorf	97·5	98·5	94·9	98·8	95·7	96·0	99·4	96·4	97·7	94·4	100·4
Mähr.-Ostrau	79·9	80·9	77·3	81·2	78·1	78·4	81·8	78·8	80·1	76·8	82·8
Mödritz	98·9	99·9	96·3	100·2	97·1	97·4	100·8	97·8	99·1	95·8	101·8
Napagedl	92·0	93·0	89·4	93·3	90·2	90·5	93·9	90·9	92·2	88·9	94·9
Neusiedl-Dürnholz	103·3	104·3	100·7	104·6	101·5	101·8	105·2	102·2	103·5	100·2	106·2
Nezamislitz	92·0	93·0	89·4	93·3	90·2	90·5	93·9	90·9	92·2	88·9	94·9
Nikolsburg	101·4	102·4	98·8	102·7	99·6	99·9	103·3	100·3	101·6	98·3	104·3
Ober-Gerspitz	98·5	99·5	95·9	99·8	96·7	97·0	100·4	97·4	98·7	95·4	101·4
Oderberg	78·1	79·1	75·5	79·4	76·3	76·6	80·0	77·0	78·3	75·0	81·0
Olmütz	91·5	92·5	88·9	92·8	89·7	90·0	93·4	90·4	91·7	88·4	94·9
Pernhofen-Wulzesh.	105·8	106·8	103·2	107·1	104·0	104·3	107·7	104·7	106·0	102·7	108·7
Petrowitz	75·1	76·1	72·5	76·4	73·3	73·6	77·0	74·0	75·3	72·0	78·0
Pohl	86·3	87·3	83·7	87·6	84·5	84·8	88·2	85·2	86·5	83·2	89·2
Prerau	89·2	90·2	86·6	90·5	87·4	87·7	91·1	88·1	89·4	86·1	92·1
Prossnitz	93·5	94·5	90·9	94·8	91·7	92·0	95·4	92·4	93·7	90·4	96·4
Pruchna	72·5	73·5	69·9	73·8	70·7	71·0	74·4	71·4	72·7	69·4	75·4
Radwanitz	88·5	89·5	85·9	89·8	86·7	87·0	90·4	87·4	88·7	85·4	91·4
Raigern	99·4	100·4	96·8	100 7	97·6	97·9	101·3	98·3	99·6	96·3	102·3
Rausnitz-Slawikow	95·0	96·0	92·4	96·3	93·2	93·5	96·9	93·9	95·2	91·9	97·9
Rohatetz	95·8	96·8	93·2	97·1	94·0	94·3	97·7	94·7	96·0	92·7	98·7
Rohrbach-Seelowitz	100·0	101·0	97·4	101·3	98·2	98·5	101·9	98·9	100·2	96·9	102·9
Saitz	100·5	101·5	97·9	101·8	98·7	99·0	102·4	99·4	100·7	97·4	103·4
Schönbrunn	80·9	81·9	78·3	82·2	79·1	79·4	82·8	79·8	81·1	77·8	83·8
Sokolnitz	96·7	97·7	94·1	98·0	94·9	95·2	98·6	95 6	96·9	93·6	99·6
Stauding	83 7	84·7	81·1	85·0	81·9	82·2	85·6	82·6	83·9	80·6	86·6
Sternberg	92·9	93·9	90·3	94·2	91·1	91·4	94·8	91·8	93·1	89·8	95·8
Teschen	74·1	75·1	71·5	75·4	72·3	72·6	76·0	73·0	74·3	71·0	77·0
Troppau	85·5	86·5	82·9	86·8	83·7	84·0	87·4	84·4	85·7	82·4	88·4
Wagram	106·6	107·6	104·0	107·9	104·8	105·1	108·5	105·5	106·8	103·5	109·5
Wall.-Meseritsch	86·4	87·4	83·8	87·7	84·6	84·9	88·3	85·3	86·6	83·3	89·3
Weisskirchen	86·6	87·6	84·0	87·9	84·8	85·1	88·5	85·5	86·8	83·5	89·5
Wischau	93·5	94·5	90·9	94·8	91·7	92·0	95·4	92·4	93·7	90 4	96·4
Wrbatek	92·8	93·8	90·2	94·1	91·0	91·3	94·7	91·7	93·0	89·7	95·7
Zauchtel	85·7	86·7	83·1	87·0	83·9	84·2	87·6	84·6	85·9	82 6	88·6
Zellerndorf	108·7	109·7	106·1	110·0	106·9	107·2	110·6	107·6	108·9	105·6	111·6

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Gebührentarif des öffentlichen Landes-Lagerhauses in Lemberg.

I. Gebührentarif für Getreide jeder Art, Klee und andere Sämereien.

1. Lagergeld.

Das Lagergeld für Getreide jeder Art und Sämereien, welches per Woche berechnet wird, wobei jede begonnene Woche als ganze in Rechnung kommt, beträgt bei Einlagerung von mindestens 5000 kg:

	Von 100 kg fl.	kr.
Für Getreide jeder Art in Säcken für die erste Woche	—	$\frac{3}{4}$
" " " " " " jede weitere "	—	$\frac{1}{2}$
" " " " geschüttet für die erste "	—	1
" " " " " " jede weitere "	—	$\frac{3}{4}$
" Klee und Sämereien in Säcken für die erste "	—	1
" " " " " " jede weitere "	—	$\frac{3}{4}$
" " " " geschüttet für die erste "	—	$1\frac{1}{2}$
" " " " " " jede weitere "	—	1

Bestimmt der Einleger die Höhe der Einlagerung (Schüttung) seines Productes, oder wenn, sei es das Quantum, sei es die Qualität des eingesendeten Productes, eine höhere Schüttung nicht gestattet, so beträgt der Lagerzins für Getreide jeder Art:

	fl.	kr.
a) bei einer Aufschüttung von 120 cm Höhe für die erste Woche	—	$1\frac{1}{4}$
für jede folgende Woche	—	1
b) bei einer Aufschüttung von 90 cm Höhe für die erste Woche	—	$1\frac{1}{2}$
für jede folgende Woche	—	$1\frac{1}{4}$
c) bei einer Aufschüttung von 50 cm Höhe für die erste Woche	—	2
für jede folgende Woche	—	$1\frac{3}{4}$

Von Getreide jeder Art in einer Quantität unter 5000 kg ist ein um $\frac{1}{2}$ kr. per 100 kg höheres Lagergeld zu entrichten.

Für Klee und Sämereien beträgt jeder von den obigen sub a, b, c für Getreide jeder Art festgesetzten Tarifsätzen um $\frac{1}{2}$ kr. per 100 kg mehr.

2. Gebühren für das Einlagern in das Lagerhaus.

	Von 100 kg fl.	kr.
Für Getreide und Sämereien jeder Art in Säcken für das Abladen von den Wagen oder Waggons und das Aufstellen in Säcken (Aufschichten) im Magazine incl. Wagekosten	—	2
Für loses Getreide jeder Art und Sämereien (rinfusa) für das Abheben von den Wagen oder Waggons (Abladen) und das Aufstellen im Magazine in Säcken (Aufschichten) oder das Ausschütten	—	4
Für die Herbeischaffung des Waggons bis zum Lagerhause (Frachtkosten für den Transport vom Bahnhofe zum Lagerhause	1	—

C. Gebühren für das Umladen von Transito-Getreide.

	Von 100 kg fl.	kr.
Für das Umladen des Getreides in Säcken aus dem Wagen oder Waggon auf den Wagen oder Waggon	—	$1\frac{1}{2}$
Für das Umladen von losem Getreide (rinfusa) aus dem Wagen oder Waggon auf den Wagen oder Waggon incl. Abwiegen	—	3
Für Spagat zu den Säcken (Sackbänder) per 100 q	—	30
" die Beistellung des Waggons	1	—
" " Spedition " "	1	—
" " Erledigung der Zollangelegenheiten (Zollbehandlung) per Waggon oder 100 q	3	—

4. Gebühren für das Ausladen aus dem Lagerhause.

Für Getreide und für Sämereien jeder Art in Säcken:

	Von 100 kg fl.	kr.
Für das Einladen in denselben Säcken in den Waggon oder Wagen nebst Abwagegebühr	—	$1\frac{1}{2}$
Für Getreide und Sämereien jeder Art in Säcken, das Umschütten in andere Säcke (Umfassen) und das Einladen in den Waggon oder Wagen nebst Abwagegebühr	—	3
Für die Expedition des Waggons aus dem Lagerhause (Fracht für die Ueberführung vom Lagerhause zum Bahnhofe)	1	—
Für ausgeschüttetes Getreide und ausgeschüttete Sämereien jeder Art für das Füllen der Säcke (Fassen), deren Zuschnürung (Binden), das Abwiegen und das Einladen in den Waggon oder Wagen	—	$3\frac{1}{2}$
Für Spagat zum Zubinden (Sackbänder) von 100 Säcken	—	30

5. Gebühren für verschiedene Manipulationen im Lagerhause, als Lüften, Reinigen, Abwiegen u. s. w.

Für Getreide in Säcken:

	Von 100 kg fl.	kr.
Für die Umsetzung von Getreide in Säcken (Umschichten)	—	$\frac{1}{2}$
Für die Umschüttung in andere Säcke (Umfassen) und das Verschnüren der Säcke (Binden)	—	$1\frac{1}{2}$
Für das Ausschütten (nachträgliche Schütten) von vorher in Säcken eingelagertem Getreide	—	$\frac{1}{2}$
Für das Einschütten von ausgeschüttetem Getreide in Säcke (Fassen), deren Verschnürung (Binden) und Abwage	—	$2\frac{1}{2}$

Nota. Wer das Einschütten des Getreides in Säcke (Fassen) anordnet, hat über das Getreide binnen 48 Stunden zu verfügen, wobei die Sonn- und Feiertage nicht in Anrechnung kommen; nach Ablauf dieser Frist ist die Lagerhaus-Verwaltung berechtigt, das in Säcke eingeschüttete (gefasste) Getreide auf Kosten und Rechnung des Eigenthümers zur Aufbewahrung über einander zu schichten (aufzuschichten).

	fl.	kr.
Für die Schichtung des eingesackten Getreides (Aufschichten)	—	$\frac{1}{2}$
Für die Schichtung des eingesackten Getreides incl. Abwiegen	—	1
Für besonderes Abwiegen auf Verlangen der Partei in Säcken	—	$1\frac{1}{2}$
Für besonderes Abwiegen auf Verlangen der Partei geschüttet	—	2
Für die Egalisirung des Gewichtes eines jeden Sackes	—	$1\frac{1}{2}$
Für einmaliges Durchschaufeln	—	$\frac{1}{2}$
Für die Ueberschüttung (Transferiren), Durchlüftung (Lüften) und das Reinigen des Getreides mittelst Elevators und anderer Geräthe (Vorrichtungen)	—	$1\frac{1}{2}$
Für das Reinigen auf der Windfege (Windreuter) von schwerem Getreide	—	3
Für das Reinigen auf der Windfege (Windreuter) von leichtem Getreide	—	4
Für das Reinigen auf dem Trieur von schwerem Getreide	—	8
" " " " " " " leichtem "	—	10
Für leere Säcke, für das Abzählen, Plombiren, Abwiegen und die Expedition per 100 Stück	—	30

Nota. Ueber leere überschüssige Säcke hat der Eigenthümer binnen drei Monaten zu verfügen, wonach die Verantwortlichkeit des öffentlichen Lagerhauses für solche Säcke erlischt.

6. Gebühren für Brandschaden-Versicherung.

	Von 100 kg fl.	kr.
Für jede 100 fl. ö. W. Versicherungswerth wöchentlich	—	1

7. Verschiedene andere Gebühren.

	fl.	kr.
Für die Ausstellung der Empfangsbestätigung	—	20
" jedesmalige Umschreiben des Postens von einem Eigenthümer auf den anderen	—	30
" die Ausstellung des Lagerscheines mit Warrant, ohne Stempelgebühr	—	30
" die Entnahme von Mustern jeder Art	—	10

Nota. Auf Verlangen des Hinterlegers der Waare oder des Besitzers des Lagerscheines werden von der Verwaltung treue Muster entnommen und ausgeliefert oder versandt, und zwar gegen Entrichtung einer Gebühr von jedem Probesäckchen excl. Versandtkosten im Betrage von . . . . fl. — kr. 30

Von den durch die Lagerhaus-Verwaltung für Fracht vorgeschossenen und den im Auftrage des Eigenthümers des Productes für Zoll u. dgl. m. baar verausgabten Beträgen werden zu Gunsten des öffentlichen Lagerhauses 5 pCt. pro anno berechnet.

II. Gebührentarif für Spiritus.

A. Allgemeine Bestimmungen.

1. In das öffentliche Lagerhaus wird nur Spiritus von mindestens 75 pCt. Graden des hunderttheiligen Alkoholometers aufgenommen.

2. Der in das Lagerhaus aufgenommene Spiritus von verschiedenen Eigenthümern wird ohne Rücksicht auf seine Stärke und seinen Besitzer in gemeinschaftliche eiserne Reservoirs zusammen gegossen und in denselben aufbewahrt; es wird daher jedem Hinterleger bezw. Besitzer des Lagerscheines diejenige Anzahl von Litergraden (L %) ausgefolgt, auf welche der Empfangsschein oder der Lagerschein lautet, und zwar nach Abzug des durch Manipulation und Schwendung verursachten Abganges.

Nur in dem Falle, wenn der Hinterleger von 1000 oder mehr Hektoliter Spiritus sich verpflichtet, für das ganze Reservoir oder ganze Reservoirs, in denen sein Spiritus aufbewahrt wird, Lagergeld zu zahlen, wird sein Spiritus mit dem Spiritus eines anderen Eigenthümers nicht vermengt.

3. Die Höhe des durch die Manipulation verursachten Verlustes (calo) wird bei der Aufnahme mit 1/2 pCt. und bei der Auslieferung mit 1/2 pCt. berechnet.

Die Höhe des durch Verdunstung verursachten Schadens wird für die ersten drei Monate auf 1/3 pCt. per Monat festgesetzt, und für die weiteren neun Monate eine Verdunstung nicht in Rechnung gebracht. Falls aber der eingelagerte Spiritus länger als zwölf Monate liegen bleibt, wird neuerdings 1/3 pCt. per Monat für die drei ersten Monate berechnet.

4. Wer Spiritus im öffentlichen Lagerhause einlagern will, hat vorher der Verwaltung des Lagerhauses anzuzeigen, welches Quantum er einzulagern beabsichtigt, und an welchem Tage er den Spiritus einsenden wird, und das Einlagern kann erst nach dem Eintreffen der Antwort vor sich gehen, dass das Lagerhaus das angemeldete Spiritusquantum aufzunehmen bereit ist.

5. Anmeldungen, welche für den angemeldeten Spiritus eine Freihaltung des Platzes für länger als einen Monat vom Tage der Anmeldung an gerechnet beanspruchen, werden von der Verwaltung nicht berücksichtigt.

6. Der Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses steht das Recht zu, gelieferten Spiritus, welcher ohne vorherige Zusicherung der Annahme geliefert wird, abzuweisen, und dieselbe ist berechtigt, den ganzen Transport auf Kosten und Risico des Einsenders zurückzusenden, indem sie den Einsender bezw. auch den Spediteur hievon sofort in Kenntniss setzt.

Der Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses steht auch das Recht zu, Spiritus, welcher die oben im § 1 vorgeschriebene Qualität nicht besitzt, in gleicher Weise zu behandeln, wenn der Einsender des Spiritus die an ihn gerichtete telegraphische Aufforderung der Verwaltung nicht binnen drei Stunden mit einer bestimmten Ordre beantwortet, auf Grund deren der eingesendete und in das Lagerhaus nicht aufgenommene Spiritus sofort entfernt werden könnte.

In beiden Fällen ist der Einsender verpflichtet, der Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses sämmtliche für seine Rechnung gemachte Ausgaben zu ersetzen und die tarifmässig festgestellten sein Product bereits belastenden Gebühren zu erlegen.

7. Die in dem Tarife festgesetzte Lagergebühr ist für das ganze angemeldete Spiritusquantum im Voraus zu entrichten ohne Rücksicht darauf, ob derselbe zur Aufbewahrung eingeliefert werden wird. Diese Gebühr wird per Monat 30 Tage berechnet und hiebei als Anfangstermin derjenige Tag angenommen, von welchem für den angemeldeten Spiritus der Aufnahmsplatz reservirt worden ist.

Wenn der zur Einlagerung angemeldete Spiritus nicht in dem in der Anmeldung angegebenen Termine eintrifft, und zwar bis 20 Tage nach dem Termine, oder wenn nicht das ganze angemeldete Quantum von Spiritus innerhalb der bestimmten Frist anlangt, so ist die Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses berechtigt, über die freigebliebene Lagerstelle nach eigenem Ermessen zu verfügen. Falls das angemeldete Quantum Spiritus innerhalb der angegebenen Frist, d. i. innerhalb von 20 Tagen vom Tage der Reservirung des Platzes für den angemeldeten Spiritus an gerechnet, in dem Lagerhause nicht eintrifft, hat der Eigenthümer des nicht eingetroffenen Spiritus das Recht, unter Entrichtung der Gebühr für den folgenden Monat vor dem Ablaufe der 20tägigen Frist den ursprünglich bestellten Lagerplatz weiter zu behalten.

8. Der Eigenthümer des Spiritus, welcher denselben anmeldet, und die Zusicherung der Aufnahme desselben erhält, ihn aber bis zum angegebenen Termin nicht einsendet, oder dessen Spiritus wegen einer der im § 1 dieser Bestimmungen vorgeschriebenen minderen Qualität in das öffentliche Lagerhaus nicht aufgenommen werden konnte, wird des als Lagergeld erlegten Betrages verlustig.

9. Das Lagergeld für Spiritus wird per Monat berechnet, wobei jeder angefangene Monat als ganzer gilt.

10. Die Verwaltung des Lagerhauses ist berechtigt, bei der Ertheilung der Zusage der Aufnahme von Spiritus in das Lagerhaus an den Anmeldenden von demselben die Erlegung der monatlichen Lagergebühr und eines gewissen Betrages zur Deckung der tarifmässigen Gebühren zu verlangen.

11. Der Spiritus wird in Empfang genommen und ausgeliefert bei den Reservoirs des Landes-Lagerhauses.

12. Der Spiritus wird von der Verwaltung des Lagerhauses nur in einem Quantum von mindestens 5 Hektolitern aufgenommen und ausgeliefert.

13. Auf Grund des Gesetzes vom 20. April 1889 und des Reglements des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist die Verwaltung dieses Lagerhauses berechtigt, diesen Tarif durch einen neuen zu ersetzen, welcher dem Gesetze gemäss 14 Tage nach seiner Veröffentlichung in Kraft tritt.

B. Gebühren.

1. Lagergeld nebst Gebühren für das Ausmessen des Quantums und des Gehaltgrades des Spiritus, sowie für die Ausfolgung desselben von 10.000 Litergraden (L %) per Monat.

	fl.	kr.
a) Für Spiritus von 85° des hunderttheiligen Alkoholometers und aufwärts für den ersten Monat	—	12
für jeden weiteren Monat	—	6
b) Für Spiritus von 75 bis 85° des hunderttheiligen Alkoholometers für den ersten Monat	—	14
für jeden weiteren Monat	—	7

2. Gebühren für Brandschaden-Versicherung.

	fl.	kr.
Für je 100 fl. ö. W. Versicherungswerth für einen Monat	—	4

3. Manipulationsgebühren bei nicht angenommenem oder angenommenem und nicht eingelagertem Spiritus.

	fl.	kr.
Für das Ausladen der Fässer vom Wagen oder Waggon per 1. Hektoliter	—	3
„ die Feststellung des Masses, Gewichtes und Grades per 1. Hektoliter	—	1
Für die Zurückstellung auf den Bahnhof der in den Bereich des öffentlichen Lagerhauses eingeführten Waggons mit nicht angenommenem Spiritus, per Waggon	1	60

4. Verschiedene andere Gebühren.

	fl.	kr.
Für die Ausstellung des Empfangscheines	—	20
„ jedesmaliges Umschreiben des Postens von einem Eigenthümer auf den anderen	—	30
„ die Ausstellung des Lagerscheines mit Warrant, ohne Stempelgebühr	—	30
„ die Ausfolgung von Mustern jedesmal	—	30
„ die Aufnahme und Aufbewahrung leerer Fässer im Bereiche des Lagerhauses, doch unter freiem Himmel und ohne Garantie für Schaden, per Fass	—	15
„ die Verspundung und den Plombenverschluss, per Fass	—	10

Von den für Rechnung des Eigenthümers des Spiritus bestrittenen Auslagen ist an die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ein Zins von 5 pCt. pro Jahr zu entrichten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 38 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 49. **Wien, 29. April 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe eines in km 432·091 der Strecke Nimburg-Tetschen abzweigenden und zu der von der Firma Kind & Herglotz in km 432·1/3 neu zu erbauenden chemischen Fabrik führenden Schleppgeleises.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn die Concession zum Baue und Betriebe eines in km 432·091 der Strecke Nimburg-Tetschen abzweigenden, zunächst provisorisch herzustellenden und zu der von der Firma Kind & Herglotz in km 432·1/3, zwischen den Stationen Schreckenstein und Schwaden neu zu erbauenden chemischen Fabrik führenden Schleppgeleises ertheilt.

Wien, am 3. April 1890. Z. 8665.

Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1889.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen Eisenbahnen inclusive der Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf dem österr. Staatsgebiete betrug zu Ende des II. Semesters 1889 im Ganzen 3518 Locomotiven, 2862 Tender, 256 Schneepflüge, 7269 Personen- und 81.633 Lastwagen.

Von den in der folgenden Tabelle angeführten Fahrbetriebsmitteln war die nachstehend bezifferte Anzahl von Locomotiven, Tendern, Schneepflügen und Wagen nicht Bahneigenthum, sondern fremden Parteien gehörig:

57 Locomotiven,
52 Tender,
1 Schneepflug,
2 Hofwagen,
2 Salonwagen,
6 Restaurationswagen,
16 Schlafwagen,
7 Hilfswagen,
60 Equipage (Plateau)-Wagen,
8 gedeckte Lastwagen,
5 offene Lastwagen,
2 Holzkohlenwagen,
44 Fleischwagen,
1 Milchwagen,
162 Bierwagen,
3 Weinwagen und
866 Reservoirwagen.

Die nachbenannten Eisenbahnen hatten am Ende des Jahres 1889 zusammen 1335 gedeckte und 395 offene Lastwagen, 2257 Kohlenwagen, 190 Plateau- und 11 Schotterwagen theils von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, theils von fremden Leihgesellschaften bezw. Eisenbahn-Unternehmungen ausgeliehen (von diesen Wagen erscheint in der Tabelle unter Rubrik „Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft" nur jener Theil nachgewiesen, welcher sich im Eigenthum dieser Gesellschaft befand), und zwar die:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn: 150 Kohlenwagen von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Budapest;

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: 200 gedeckte Lastwagen von der Budapester Waggon-Leihgesellschaft, ferner 200 offene Güterwagen von der Eisenbahn Grand Central Belge in Brüssel, 185 von der Compagnie auxiliare internationale des chemins de fer in Brüssel und 10 von der Firma Lindheim & Comp. in Wien;

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: 545 gedeckte Lastwagen und 150 Kohlenwagen von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien, 220 gedeckte Lastwagen und 176 Kohlenwagen vom Syndicat industriel in Paris, ferner 384 Kohlenwagen von der

Ausweis über den Stand der Fahrbetriebsmittel der

Bezeichnung der Bahnen	Betriebslänge in Kilometer	Locomotiven: für Eilzüge	Locomotiven: für Personenzüge	Locomotiven: für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Locomotiven: Secundär-	Locomotiven: Verschub-	Locomotiven: Summe	Locomotiven: pro Kilometer	Tender: Stückzahl	Tender: pro Kilometer	Schneepflüge: Stückzahl	Schneepflüge: pro Kilometer	Personen-: Hof-	Personen-: Salon-	Personen-: Commissions- (Inspections-)	Personen-: Schlaf-	Personen-: Aussichts- (Veranda-)	Personen-: I. Classe	Personen-: I. und II. Classe	Personen-: I., II., III. und IV. Classe	Personen-: I., II., III. Classe	Personen-: I. und III. Classe	Personen-: II. Classe	Personen-: II. und III. Classe	Personen-: II., III. und IV. Classe	Personen-: III. Classe	Personen-: III. und IV. Classe
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Kaschau-Oderberger E.	64	1	1	.	.	10	.	.	1	.	13	0·20	12	0·19	1	0·01	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	3	4	.	3	.
incl. der ung. Strecken	*421*	*6*	*8*	.	.	*68*	.	.	*6*	.	*88*	*0·20*	*82*	*0·19*	*6*	*0·01*	.	*1*	*1*	.	.	.	*17*	.	.	*3*	*17*	*25*	*1*	*21*	*2*
Oest.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1352	41	19	68	.	152	77	.	36	19	412	0.30	247	0·18	34	0·02	8	9	1	.	9	56	73	4	.	.	156	66	.	338	10
incl. der ung. Strecken	*2850*	*68*	*44*	*130*	.	*250*	*130*	*1*	*67*	*42*	*732*	*0·26*	*428*	*0·15*	*63*	*0·02*	*10*	*14*	*2*	*7*	*13*	*100*	*115*	*14*	.	.	*268*	*102*	.	*510*	*10*
Südbahn-Gesellschaft[1]	1690	27	128	.	.	202	82	.	27	.	466	0·28	436	0·26	50	0·03	3	4	3	6	3	71	162	3	.	.	223	22	.	504	.
incl. der ung. Strecken	*2393*	*39*	*188*	.	.	*284*	*121*	.	*39*	.	*671*	*0·28*	*628*	*0·26*	*72*	*0·03*	*5*	*6*	*5*	*9*	*5*	*103*	*236*	*5*	.	.	*322*	*31*	.	*719*	.
K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen																															
a) k. k. Staatsbahnen	5204	139	170	.	.	420	171	.	111	5	1016	0·19	872	0·17	52	0·01	5	13	9	.	30	60	472	19	.	2	376	139	.	1187	.
b) Privatbahnen:																															
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	92	4	.	.	.	34	1	.	.	.	39	0·44	39	0·44	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	6	.	.	16	.
Prag-Duxer Eisenbahn	167	5	.	.	.	25	8	.	4	.	42	0·25	38	0·13	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	5	.	12	2
Erzherzog Albrecht-Bahn	183	.	.	.	.	14	.	.	3	.	17	0·09	14	0·08	.	.	.	.	.	.	.	.	11	.	.	.	3	8	.	12	.
Mähr. Grenzbahn	112	.	.	.	.	11	.	.	.	.	11	0·09	11	0·09	.	.	.	1	.	.	.	.	6	2	.	.	2	.	.	18	.
Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (österr. Linien)	147	.	3	.	.	16	.	.	.	.	19	0·13	19	0·13	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	11	.	14	.
Ungar. Westbahn (österr. Linien)	68	.	4	.	.	3	.	.	.	.	7	0·10	7	0·10	.	.	.	.	.	.	.	1	5	.	.	.	8	.	.	30	.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (österr. Linien)	356	5	18	.	.	32	8	.	3	.	66	0·19	63	0·18	8	0·02	.	3	.	.	.	6	24	2	.	.	27	1	.	47	.
Eisenbahn Lemberg-Belzec	89	.	.	.	.	3	.	.	.	.	3	0·03	3	0·03	1	0·01	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	4	.	.	8	.
Böhmisch Leipa-Niemes	18	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·17	.	.	1	0·05	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	3	.
Bukowinaer Localbahnen	179	.	.	.	.	2	.	.	6	.	8	0·04	2	0·01	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Chodau-Neudek	14	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·21	.	.	1	0·07	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	1	.
Elbogen-Neusattel	5	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	1	.
Gleisdorf-Weiz	15	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
Hannsdorf-Ziegenhals	57	.	.	.	.	.	.	.	7	.	7	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	3	2	.	.	6	.
Herzogenburg-Krems und Hadersdorf-Sigmundsherberg-Horn	63	.	1	.	.	5	.	.	.	.	6	0·09	6	0·09	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	4	.	10	.
Kaschitz-Radonitz	16	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
Kolomeaer Localbahnen	33	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
Mährische Westbahn	92	.	.	.	.	.	.	.	7	.	7	0·08	7	0·08	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	3	.	.	10	.
Nusle-Modřan	12	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	6	.
Olmütz-Cellechowitz	35	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	2	.	1	.	5	.
Zusammen	6957	153	196	.	.	565	188	.	164	5	1271	0·18	1081	0·15	63	0·01	5	17	9	.	30	72	549	23	.	11	431	182	.	1386	2
Aussig-Teplitzer Eisenb.	101	3	2	.	13	37	7	.	.	.	62	0·61	62	0·61	1	0·01	.	3	1	.	.	.	14	.	.	.	10	15	.	44	3
Böhmische Commercialb.	203	.	.	.	.	.	.	.	21	.	21	0·09	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	33	.	.	.
Böhmische Nordbahn	320	2	12	.	9	40	.	.	.	.	63	0·49	52	0·16	4	0·01	.	.	1	.	.	.	16	13	.	.	6	19	.	71	.
Böhmische Westbahn	200	.	11	.	.	30	5	.	2	.	48	0·24	43	0·21	5	0·02	1	1	1	.	.	.	13	1	.	.	18	4	.	47	.
Bozen-Meraner Bahn	31	.	.	.	.	.	.	.	3	1	4	0·13	1	0·03	.	.	.	.	1	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	10	.
Buschtěhrader Eisenbahn	422	8	20	.	.	85	3	.	.	.	116	0·27	114	0·27	9	0·02	.	1	1	.	.	10	43	10	.	.	36	22	.	76	.
Galiz. Carl Ludwig-Bahn[2]	855	12	.	50	.	110	.	.	.	2	174	0·20	172	0·20	18	0·02	1	5	1	.	.	15	54	.	.	.	70	20	.	181	.

österr. Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1889.

wagen					Lastwagen																													
IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichterer Construction	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulancewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateauwagen)	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen	Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Obstwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen		Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
4	.	.	17	0·26	7	.	2	.	.	.	70	74	15	.	135	6	7	.	.	.	.	.	.	6	1	.	.	2	.	.	325	5·07	342	5·34
28	.	.	*116*	*0·27*	*47*	.	*9*	.	.	.	*464*	*477*	*100*	.	*891*	*40*	*50*	.	.	.	.	.	.	*40*	*5*	.	.	*16*	.	.	*2139*	*5·08*	*2255*	*5·35*
.	.	.	730	0·54	192	29	5	12	84	30	4519	780	160	.	3131	270	.	.	49	.	.	52	26	26	50	3	134	239	7	.	9798	7·24	10528	7·78
.	.	.	*1165*	*0·40*	*378*	*47*	*11*	*24*	*84*	*63*	*7359*	*1560*	*225*	.	*4250*	*270*	*12*	*3*	*77*	.	.	*54*	*28*	*453*	*486*	*30*	*178*	*419*	*11*	.	*16022*	*5·62*	*17187*	*6·03*
10	.	[6] 16	1030	0·61	218	5	27	6	96	41	3632	796	483	.	3349	.	1	.	3	1	1	52	.	1	139	.	189	215	8	.	9263	5·48	10293	6·09
10	.	[7] *21*	*1477*	*0·62*	*310*	*8*	*40*	*9*	*136*	*60*	*5302*	*1131*	*710*	.	*4551*	.	*1*	.	*3*	*2*	*1*	*77*	.	*2*	*205*	.	*278*	*298*	*12*	.	*13136*	*5·49*	*14613*	*6·11*
5	1	[8] 45	2363	0·45	460	118	81	38	205	101	6496	1931	449	899	4258	41	12	72	45	17	15	128	28	.	284	.	257	70	16	.	16021	3·08	18384	3·53
6	.	.	34	0·38	7	4	.	.	30	.	41	2	8	.	2157	.	31	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2292	25·75	2326	26·13
.	.	.	24	0·14	20	4	.	1	.		164	42	6	.	1430	.	.	.	20	.	.	.	.	2	2	.	.	.	.	.	1691	10·12	1715	10·26
3	.	.	37	0·20	12	7	.	1	100	3	205	63	20	.	.	.	.	1	.	.	.	.	92	.	10	.	.	.	.	.	514	2·81	551	3·01
.	.	.	29	0·26	10	3	.	.	.	.	100	62	19	4	60	.	.	.	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	288	2·57	317	2·83
.	.	.	35	0·24	10	3	2	.	.	3	148	78	40	119	14	.	.	.	.	.	.	.	13	.	5	.	.	29	.	.	464	3·15	499	3·40
.	.	.	44	0·65	7	2	1	.	.	2	100	19	6	.	17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	156	2·29	200	2·94
.	.	.	110	0·31	31	13	7	.	112	8	1170	48	24	26	117	.	.	22	.	.	.	.	47	53	83	.	2	104	.	.	1867	5·25	1977	5·55
.	.	.	15	0·17	.	4	.	.	.	.	55	9	.	47	50	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	172	1·93	187	2·10
.	.	.	5	0·28	.	2	.	.	.	.	12	3	10	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30	1·67	35	1·94
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	3	0·21	.	1	.	.	.	.	5	4	.	.	36	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	46	3·28	49	3·50
.	.	.	3	0·60	.	1	.	.	.	.	3	3	.	.	54	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	61	12·20	64	12·80
.	.	.	4	0·26	.	1	.	.	.	.	4	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	0·73	15	1·00
.	.	.	13	0·22	.	4	.	.	.	.	29	24	12	.	37	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	106	1·86	119	2·09
.	.	.	18	0·29	2	4	.	.	.	.	40	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	56	0·88	74	1·17
.	.	.	2	0·12	.	1	.	.	.	.	3	2	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	0·87	16	1·00
.	.	.	4	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	.	.	.	15	0·46	19	0·57
.	.	.	16	0·17	.	4	.	.	.	.	35	.	8	20	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	87	0·95	103	1·12
.	.	.	9	0·75	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	1·17	23	1·92
.	.	.	9	0·26	.	3	.	.	.	.	12	3	.	.	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	78	2·23	87	2·48
14	1	45	2777	0·40	559	181	91	40	447	117	8622	2293	602	1131	8333	41	43	95	114	17	15	128	180	55	386	.	274	203	16	.	23983	3·44	26760	3·85
.	.	.	90	0·89	.	20	2	1	200	.	261	.	.	.	3700	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4184	41·41	4274	42·30
.	.	[9] 5	42	0·20	13	1	.	.	.	.	73	57	6	.	138	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	288	1·41	330	1·62
.	.	.	126	0·39	39	12	6	.	.	4	423	70	27	.	794	.	.		.	.	.	3	2	.	8	.	25	.	1	.	1414	4·41	1540	4·81
.	.	.	86	0·43	19	2	4	1	5	4	252	71	22	58	889	11	.	.	.	.	.	36	.	29	11	.	6	1	.	.	1421	7·10	1507	7·53
.	.	.	17	0·53	.	3	.	.	.	.	24	18	4	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	60	1·87	77	2·40
7	.	[10] 3	209	0·50	76	3	8	2	113	3	620	2	94	.	3472	.	.	.	.	.	.	5	.	8	3	.	.	50	1	.	4460	10·61	4669	11·11
.	.	.	347	0·41	23	120	13	12	.	38	2389	276	115	.	374	.	.	23	.	.	.	6	1	.	237	.	22	160	2	.	3811	4·46	4158	4·86

Bezeichnung der Bahnen	Betriebslänge in Kilometer	Locomotiven: für Eilzüge	Locomotiven: für Personenzüge	Locomotiven: für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Locomotiven: Secundär-	Locomotiven: Verschub-	Locomotiven: Summe	Locomotiven: pro Kilometer	Tender: Stückzahl	Tender: pro Kilometer	Schneepflüge: Stückzahl	Schneepflüge: pro Kilometer	Personen-: Hof-	Personen-: Salon-	Personen-: Commissions- (Inspections-)	Personen-: Schlaf-	Personen-: Aussichts- (Veranda-)	Personen-: I. Classe	Personen-: I. und II. Classe	Personen-: I., II. und III. Classe	Personen-: I., II., III. und IV. Classe	Personen-: I. und III. Classe	Personen-: II. Classe	Personen-: II. und III. Classe	Personen-: II., III. und IV. Classe	Personen-: III. Classe	Personen-: III. und IV. Classe
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Kaiser Ferdinands-Nordbahn[3])	1222	50	71	.	.	257	.	.	17	34	429	0·34	382	0·30	26	0·02	5	2	1	8	1	42	95	1	.	.	132	25	.	416	.
Kremsthalbahn	70	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·08	.	.	2	0·03	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	8	.	9	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	.	.	2	.	14	.	.	3	.	19	0·12	16	0·10	4	0·03	.	1	.	.	.	.	10	.	.	.	4	10	.	27	.
Mühlkreisbahn	58	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·08	.	.	2	0·03	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	2	.
Neutitscheiner Localbahn	8	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn[4])	962	20	46	.	.	71	54	.	18	25	234	0·24	191	0·19	16	0·02	.	2	2	8	.	12	69	7	.	2	63	43	.	252	.
Stauding-Stramberger Localbahn	18	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
Steyrthalbahn	20	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn[5])	303	.	12	.	.	32	6	.	6	.	56	0·18	50	0·17	7	0·02	.	3	1		.	4	23	.	.	.	9	24	.	51	.
Wien-Aspanger Eisenbahn	89	.	3	.	10	.	.	.	2	.	15	0·16	3	0·03	2	0·02	.	1	.	.	.	3	4	3	.	.	8	5	.	31	.
Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Summe, incl. der auf die österr. Linien entfallenden Antheile der gemeinsamen Eisenbahnen	15099	317	521	120	32	1605	422	.	321	86	3424	0·23	2862	0·19	244	0·02	23	50	22	22	43	291	1128	69	.	13	1173	518	.	3454	15
Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi)	5	.	6	.	.	.	.	.	.	.	6	1·13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	10	.	.	.	.
Gaisbergbahn bei Salzburg (System Rigi)	5	.	5	.	.	.	.	.	.	.	5	1·06	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Brünner Localbahnen	11	.	.	.	.	1	.	.	9	.	10	0·88	.	.	1	0·08	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Salzburger Localbahn	13	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·46	.	.	2	0·15	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.	45	.	.	.	.	.	.	.	28	.	28	0·62	.	.	6	0·13	.	1	.	.	.	.	48	.	.	.	46	.	.	.	.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	11	.	.	.	.	.	.	.	28	.	28	2·54	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Localbahnen	13	.	.	.	.	.	.	.	7	.	7	0·54	.	.	2	0·15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mödling-Hinterbrühl	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Lambach-Gmunden	27	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·15	.	.	1	0·04	.	1	.	.	.	2	2	.	.	.	5	.	.	10	.
Summe der Localbahnen	135	.	11	.	.	1	.	.	82	.	94	0·69	.	.	12	0·09	.	3	.	.	.	2	58	.	.	.	61	.	.	10	.
Summe der Haupt- und Localbahnen	15234	317	532	120	32	1606	422	.	403	86	3518	0·23	2862	0·19	256	0·02	23	53	22	22	43	293	1186	69	.	13	1234	518	.	3464	15

[1] Inclusive der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter, der Leoben-Vordernberger und der Graz-Köflacher Eisenbahn.

[2] Einschliesslich der Localbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Nadbrzezie-Rozwadów.

[3] Inclusive der Ostrau-Friedländer Eisenbahn und der von der Nordbahn betriebenen Theilstrecken der Wiener Verbindungsbahn.

[4] Einschliesslich der Kuttenberger-Localbahn und der Localbahn Časlau-Zawratetz der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft.

[5] Inclusive der Localbahn Reichenberg-Gablonz und der Localbahn Königshan-Schatzlar der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft.

wagen					Lastwagen																													
IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichterer Construction	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulancewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateauwagen)	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen	Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Obstwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen		Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
.	.	[11] 3	731	0·58	88	213	35	1	107	34	4492	1806	236	68	5204	815	3	24	5	.	12	12	.	.	139	.	175	361	4	.	13834	11·04	14565	11·62
.	4	.	25	0·36	.	4	.	.	.	.	29	10	4	8	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	61	0·87	86	1·22
.	.	.	52	0·34	5	5	3	.	60	2	160	2	28	.	124	.	.	.	6	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	396	2·58	448	2·91
.	.	.	8	0·14	.	2	.	.	.	.	6	12	3	.	4	.	.	.	.	.	.	.	4	.	2	.	.	.	.	.	33	0·56	41	0·70
.	.	.	2	0·25	.	1	.	.	.	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	0·50	6	0·75
.	.	[9] 6	466	0·48	124	27	13	1	.	20	1892	453	114	70	2064	66	.	.	10	.	4	.	.	.	12	.	27	100	2	.	4999	5·20	5465	5·68
.	.	.	2	0·11	1	2	.	.	.	.	6	55	.	.	21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	85	4·72	87	4·83
.	.	.	12	0·60	2	.	.	.	.	.	6	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28	1·40	40	2·00
.	.	[9] 7	122	0·40	27	5	.	1	.	4	438	112	50	19	519	38	.	.	24	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	1242	4·10	1364	4·51
.	.	[9] 3	58	0·65	10	.	.	.	.	.	40	120	4	.	20	.	.	.	.	.	.	.	25	.	.	.	3	.	.	.	222	2·49	280	3·14
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	726	144	.	.	400	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	56	.	.	.	1326	.	1326	.
35	5	88	6949	0·46	1403	635	209	77	1112	297	28682	7172	1967	1354	32675	1247	54	142	211	18	32	294	238	125	994	3	911	1344	41	.	81237	5·38	88186	5·84
.	.	.	18	3·39	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	6	1·13	24	4·52
.	8	.	8	1·60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	2	0·40	10	2·00
.	24	.	24	2·10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·08	25	2·19
.	20	.	21	1·61	.	.	.	.	.	.	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	0·30	25	1·92
.	.	[12] 8	103	2·28	.	.	.	.	.	.	9	8	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21	0·46	124	2·75
.	101	.	101	9·18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	2	0·18	103	9·36
.	6	4	10	0·76	.	.	.	.	.	.	10	93	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.	108	8·30	118	9·07
.	15	.	15	3·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	3·00
.	.	.	20	0·74	5	.	.	.	7	.	100	140	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	252	9·33	272	10·07
.	174	12	320	2·37	5	.	.	.	7	.	121	247	4	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	4	2	1	.	396	2·94	716	5·30
35	179	100	7269	0·47	1408	635	209	77	1119	297	28803	7419	1971	1354	32677	1248	54	142	211	18	32	294	238	127	994	3	915	1346	42	.	81633	5·36	88902	5·83

[6] 1 Personenwagen I/II. Classe, ferner 8 Personenwagen der II. und 7 der III. Classe mit Postcoupé.

[7] 1 Personenwagen I/II. Classe, ferner 12 Personenwagen der II. und 8 der III. Classe mit Postcoupé.

[8] 9 Personenwagen der II. und 8 der III. Classe mit Postcoupé, ferner 2 Personenwagen der II/III. und 26 der III. Classe mit Gepäcksraum.

[9] Personenwagen III. Classe mit Postcoupé.

[10] 2 Personenwagen III. Classe mit Postcoupé, und 1 Personenwagen III. Classe mit Conducteurcoupé.

[11] Personenwagen II./III. Classe und 2 der III. Classe mit Postcoupé.

[12] 5 Personenwawagen I./II. Classe und 3 der II. Classe mit Gepäckscoupé.

Compagnie auxiliare internationale des chemins de fer in Brüssel und 131 von der Firma Ludwig & Lange in Berlin;

Prag-Duxer Eisenbahn: 160 gedeckte Lastwagen und 207 Kohlenwagen von der Compagnie auxiliare internationale des chemins de fer in Brüssel und 410 Kohlenwagen von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien;

Dux-Bodenbacher Eisenbahn: 110 gedeckte Lastwagen und 300 Kohlenwagen von der Compagnie auxiliare internationale des chemins de fer in Brüssel;

Aussig-Teplitzer Eisenbahn: 300 Kohlenwagen von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien;

Böhmische Nordbahn: 100 gedeckte Lastwagen von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Budapest;

Galizische Carl Ludwig-Bahn: 190 Plateauwagen, 49 Kohlenwagen und 11 Schotterwagen von der Französischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

Unter den hier aufgeführten Leihwagen befinden sich 545 gedeckte Lastwagen und 860 Kohlenwagen, welche die Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft beigestellt hat, von denen aber nur die gedeckten Lastwagen und 400 Kohlenwagen im Besitze der Gesellschaft sind.

Von den in der vorstehenden Tabelle für die gemeinsamen und die österr. Eisenbahnen inclusive der Theilstrecken der ersteren auf dem ungarischen Staatsgebiete ausgewiesenen 1048 Reservoirwagen befanden sich 922 im Privateigenthum und 126 im Besitze von Eisenbahn-Unternehmungen.

Die den Bahnen angehörenden Reservoirwagen vertheilten sich in folgender Weise auf die einzelnen Verwaltungen:

	Reservoirwagen	
	eigene	fremde
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	47	131
Südbahn-Gesellschaft	13	265
K. k. Staatsbahnen	38	236
Böhmische Nordbahn	9	16
Böhmische Westbahn	—	6
Galizische Carl Ludwig-Bahn	10	12
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	4	171
Oesterr. Nordwestbahn	1	26
Wien-Aspanger Eisenbahn	—	3
Kahlenberg-Eisenbahn	2	—
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	2	—

Von vorstehend nachgewiesenen 1048 Reservoirwagen waren bestimmt für den Transport von:

Wasser	30	Theer	20
Gas	4	Ammoniak und Soda	4
Petroleum	747	Säuren	13
Melasse	21	Schwefelsäure	20
Spiritus	90		

während 99 Reservoirwagen (davon 43 für die ungarischen Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt und 56 der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft angehörig) eine bestimmte Verwendung nicht hatten.

Zu Ende des Jahres 1889 waren folgende Fahrbetriebsmittel in Bestellung:

67 Locomotiven (darunter 4 Zahnrad- und 4 Tenderlocomotiven),
36 Tender,
2 Personenwagen I. Classe,
34 „ I./II. „
35 „ II. „
1 „ II./III. „
102 „ III. „
5 „ mit Gepäckscoupé,
57 Gepäckswagen,
8 Post- und Conducteurwagen,
2 Equipagen (Plateau) -Wagen.
980 gedeckte Lastwagen,
135 offene Lastwagen,
111 Langholzwagen,
81 Bretterwagen,
30 Erzwagen und
1681 Kohlenwagen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 391. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. April erstattet Berichterstatter Dr. Steinwender im Namen des Eisenbahn-Ausschusses Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Localbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit einer Abzweigung nach Neudau.

Die Vorlage wird ohne Debatte in zweiter und auf Antrag des Referenten sogleich auch in dritter Lesung angenommen.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister Marquis Bacquehem legte einen Gesetzentwurf vor, welcher die Herstellung einer Eisenbahn von Schrambach nach Kernhof betrifft.

Diese Vorlage wurde dem Eisenbahn-Ausschusse zugewiesen.

In der Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses vom 22. April gelangte der von der Regierung vorgelegte Entwurf eines Gesetzes, womit einige Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, abgeändert werden, zur Verhandlung.

Der Berichterstatter, Abgeordneter Dr. v. Biliński, hob zunächst hervor, dass die beabsichtigte Festsetzung der Einheitstaxen per Kilometer für Personenzüge mit 1 kr. (statt bisher 2 kr.) bei der III. Classe, mit 2 kr. (statt bisher 3 kr.) bei der II. Classe und mit 3 kr. (statt bisher 4·75 kr.) bei der I. Classe eine sehr bedeutende, bisher in keinem anderen Staate erreichte Verwohlfeilung der Tarife in sich schliesse, und dass dieselbe auch insoferne eine volksthümliche Reform bedeute, als sie verhältnissmässig am meisten der III. Classe zu Gute kommen. Die Erhöhung des Zuschlages für den Schnellzug von 20 auf 50 pCt. sei allerdings eine Belastung, allein da gegenwärtig die betreffenden Taxen auf den Staatsbahnen 2·5, 4·0 und 5·75 kr. per Kilometer betragen, so werde die künftige Schnellzugstaxe 1·5, 3·0 und 4·5 kr. immerhin noch eine erhebliche Ermässigung bedeuten. Die Aufhebung des Freigepäckes bilde eine Mehrbelastung von 0·5 und 0·6 kr. per Kilometer. Man dürfe sie jedoch nicht rundweg dem Preise aller Karten zuschlagen, da thatsächlich nur ungefähr 5 pCt. der Reisenden Freigepäck mitführen. Uebrigens betrage die einzuführende Taxe beim Personenzuge sowohl als auch beim Schnellzuge immer noch bedeutend weniger als die jetzigen Taxen, wenn man auch dem Preise aller Karten 0·5 kr. zuschlagen wollte. Die Combinirung des Kreuzertarifes mit den Zonen sei mit Rücksicht auf administrative und finanzielle Motive nicht zu vermeiden gewesen. Der Referent ist der Ansicht, dass durch gleiche Myriameter-Zonen allen Bedenken begegnet werden könnte. Da dieselben jedoch, wahrscheinlich aus finanziellen Rücksichten, derzeit unthunlich waren, würde er die Theilung aller 50-Kilometer-Zonen oder wenigstens die der zwei ersten 50-Kilometer-Zonen (9. und 10. Zone) in je zwei Zonen zu 25 Kilometer für wünschenswerth ansehen. Hiedurch wären die meisten Härten des projectirten Tarifes beseitigt. Die Aufhebung der bisherigen, zahlreichen, ausgedehnten Fahrbegünstigungen sei zu billigen, nur wäre jene für die Staatsbeamten aufrecht zu halten.

In formeller Beziehung stellte der Berichterstatter den Antrag, in das Gesetz sei ein Artikel I aufzunehmen, welcher ausspricht, dass das Gesetz vom 15. Juli 1877 auch für die Staatsbahnen Anwendung finde, da dies der Anwendung aller Eisenbahngesetze auf die Staatsbahnen entspreche. In Bezug auf die Privatbahnen beantragte der Referent eine Textirung, die es ermöglicht, den neuen Tarif den Eigenthümlichkeiten aller Bahnen anzupassen.

Der Berichterstatter empfahl sohin nachfolgende Formulirung der Artikel I und II des Gesetzes:

Art. I (neu). In Abänderung der entgegenstehenden Bestimmungen im Artikel I, Absatz 3 und 5, dann im Artikel II, Absatz 2, des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, wird Mein Handelsminister ermächtigt, bei der Feststellung der mit 1. Juni 1890 auf den Staatsbahnen einzuführenden Personentarife, welche auf ermässigten Einheitstaxen und einer Zoneneintheilung beruhen, von den angeführten Bestimmungen des obigen Gesetzes in der Weise Umgang zu nehmen, dass:

1. der bei den Schnellzügen unter den im Artikel I, Absatz 3 und 4, des obigen Gesetzes bestimmten Voraussetzungen einzuhebende Zuschlag zu den Fahrpreisen von 20 auf 50 pCt. erhöht;
2. von der Tarifermässigung für gemischte Züge abgesehen, und
3. das Freigewicht für Reisegepäck aufgelassen werden darf.

Art. II. Desgleichen wird Mein Handelsminister ermächtigt, jenen Privateisenbahn-Unternehmungen, welche die bezüglich ihrer Hauptlinien einzuhebenden Personentarife mindestens annäherungsweise auf das Ausmass der im Artikel I bezeichneten Tarife der Staatsbahnen herabsetzen, auf die Dauer der Einhebung dieser herabgesetzten Fahrpreise die im Artikel I bezeichneten Abweichungen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, zu gestatten. In diesem Falle sind die Tarife und Beförderungs-Bedingungen für Reisegepäck, sowie für die mit dem Personentransporte zusammenhängende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, dann sämmtliche Bestimmungen für die Beförderung von Personen durch den Handelsminister nach einheitlichen Grundsätzen auf Grund der bei den Staatsbahnen geltenden Bestimmungen festzustellen.

Aus Artikel III beantragt der Referent den zweiten Absatz zu eliminiren und denselben als (neuen) Artikel IV folgen zu lassen.

Die General-Debatte über die Vorlage wird hierauf eröffnet.

Abg. Dr. Russ stellt folgende Anträge: Artikel 1 habe zu lauten: „Die Verwaltungen der Eisenbahnen, seien es Staats- oder Privatbahnen, welche per Person und Kilometer für die erste Classe 3 kr., für die zweite Classe 2 kr. und für die dritte Classe 1 kr. ohne Unterschied der Steigungsverhältnisse ihrer Strecken einheben, haben das Recht: 1. Den bei Schnellzügen einzuhebenden Zuschlag zu den Fahrpreisen bis zu 25 pCt. zu erhöhen, wenn diese nicht blos Wagen erster Classe führen und wofern die durchschnittliche Geschwindigkeit dieser Züge einschliesslich der Aufenthalte mindestens 40 km pro Zeitstunde beträgt; 2. von der Tarifermässigung für gemischte Züge abzusehen und 3. das Freigepäck für Reisegepäck aufzulassen.

Die Tarife und Beförderungs-Bedingungen für Reisegepäck, sowie für die mit dem Personentransporte zusammenhängende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, dann sämmtliche Bestimmungen für die Beförderung von Personen sind durch den Handelsminister nach einheitlichen Grundsätzen festzustellen.

Hiedurch werden die entgegenstehenden Artikel 1 bis 3 des Gesetzes vom 15. Juli 1877 abgeändert.“

Abg. Dr. Weeber schlägt vor, die zwei Zonen zwischen 100 und 200 km in vier Zonen zu zerlegen und den Zuschlag für die Schnellzüge geringer als mit 50 pCt. festzusetzen.

Abg. Schwab kündigt für die Special-Debatte den Antrag auf Herabsetzung des Schnellzugs-Zuschlages auf 33$^1/_3$ Percent und auf Einführung von Zonen zu 25 Kilometern an. Bezüglich des Gepäckstarifes wäre bis zum Gewichte von 30 Kilogramm nicht mehr als 3 kr. für je 10 Kilometer zu rechnen.

Abg. Siegmund behält sich vor, in der Special-Debatte einen Antrag zu stellen, wonoch die Einheitstaxe zu betragen hätte: für die dritte Classe 1 kr., für die zweite Ctasse 1·5 kr., für die erste Classe 2·5 oder 3 kr.

Handelsminister Marquis Bacquehem gibt zunächst seiner Befriedigung über die wohlwollende Aufnahme Ausdruck, welcher die angestrebte Tarifreform nach den übereinstimmenden Aeusserungen aller Redner im Ausschusse begegnete. Der Minister begründet sodann eingehend die Principien, welche dem Reformtarife und dem Gesetzentwurfe der Regierung zu Grunde liegen. Bezüglich der vielfach besprochenen Musterkoffer wird in Erwägung gezogen werden, ob es möglich ist, den dabei berührten geschäftlichen Interessen in irgend einer Form entgegenzukommen.

In der Sitzung vom 23. April setzte der Eisenbahn-Ausschuss die Discussion über die Reform des Personentarifs fort.

Abg. Hladik erklärte die Vorschläge der Regierung für wohl durchdacht und meint, man solle sich mit denselben bescheiden, zumal in Deutschland viel höhere Sätze für den Personenverkehr gelten.

Abg. Dr. Herbst führt aus, es sei eine für die Behandlung der Vorlage entscheidende Vorfrage, ob das Gesetz vom 15. Juli 1877 blos für Privatbahnen oder auch für die Staatsbahnen Geltung habe. Unzweifelhaft sei letzteres der Fall, denn nach dem Wortlaute des Art. 1 haben die Bestimmungen desselben ohne weitere Unterscheidung für die Regelung der Personentarife auf den innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder befindlichen Eisenbahnen zu gelten.

Im Allgemeinen gehen jedoch die von der Regierung in Aussicht genommenen Tarifsätze über die in dem gedachten Gesetze gezogene Grenze nicht hinaus; nur insoferne in einzelnen Relationen der ersten Zonen diese Grenze überschritten werde, sei der Regierung hiezu die specielle Ermächtigung zu ertheilen. Diese Relationen wären ziffermässig in das Gesetz aufzunehmen. Zur Erhöhung des Schnellzugs-Zuschlages sei gleichfalls nur insoferne eine gesetzliche Ermächtigung erforderlich, als in einzelnen Relationen der ersten Zonen die in dem Gesetze vom Jahre 1877 festgesetzten Maximalsätze fur Schnellzüge überschritten werden.

Dagegen müsse die Aufhebung des Freigepäcks, welches Art. 2 des Gesetzes vom Jahre 1877 ausdrücklich gewährt, im gegenwärtigen Gesetzentwurfe ausdrücklich behandelt werden. Daran müssen sich dann die Ermächtigungen reihen, welche der Regierung den Privatbahnen gegenüber ertheilt werden sollen. Ueber die hier entwickelte Vorfrage werde sich der Ausschuss daher vor Allem schlüssig zu machen haben. Redner spricht sich insbesondere dahin aus, die Strecke von 101 bis 200 Kilometer statt in zwei Zonen in vier von je 25, oder in drei, davon zwei von 30 und eine von 40, zu theilen. Präsident der Staatsbahnen, Freiherr v. Czedik, bemerkt, dass in Folge der Durchführungsbestimmungen viele anscheinende Härten der Vorlage beseitigt erscheinen werden. Er erklärt, dass die ganze Reform aufgegeben werden müsste, wenn der reine Kreuzertarif ohne Rücksicht auf die Zonen durchgeführt würde, denn dies würde eine Differenz von weit über eine Million Gulden ergeben. Die Vereinfachung der Kartenausgabe sei sehr wichtig und auch für das Publicum sehr vortheilhaft.

Nach dem Schlussworte des Referenten Dr. v. Bilinki wird einstimmig beschlossen, in die Specialdebatte einzugehen.

Zu Art. 1 befürwortet Abg. Dr. Russ neuerlich die Herabminderung des Zuschlages für Schnellzüge, sowie die entsprechende abgeminderte Tarifirung des Reisegepäcks. Redner fordert, dass der bisherige Rundreiseverkehr nicht geschädigt werde, so wenig als die jetzigen Concurrenztarife aufgehoben werden sollen.

Abg. Schwab spricht sich gegen die vom Referenten beantragte Fassung des Art. 1 aus.

Die Verhandlung über die Reform der Personentarife gelangte in der Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses vom 24. April zum Abschlusse.

Zunächst legte Berichterstatter Dr. v. Bilinki eine neue Fassung des Art. 1 vor.

Abg. Siegmund beantragt, in denselben die Bestimmung aufzunehmen, wonach die Geschwindigkeit der Schnellzüge von 37 Kilometer pro Stunde entsprechend erhöht werden soll.

Abg. Schwab stellt den Antrag, dass bei allen ziffermässigen Erhöhungen im Gesetze der Zusatz „höchstens“ eingefügt werde.

Präsident der Staatsbahnen, Freiherr v. Czedik, spricht sich dagegen aus, in Bezug auf die Schnellzugsgeschwindigkeiten Bestimmungen ins Gesetz aufzunehmen.

Referent Dr. v. Bilinski acceptirt den Antrag Schwab, dass das Wort „höchstens“ in den Absatz 2 und 4 des Art. 1 eingefügt werde.

Bei der Abstimmung wird Art. 1 unter Ablehnung aller übrigen Abänderungsanträge mit diesem Amendement angenommen. Derselbe hat demnach folgende Fassung: „In Abänderung

der entgegenstehenden Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 74, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, wird die Regierung ermächtigt, bei der Feststellung des auf den Staatsbahnen einzuführenden, auf ermässigten Einheitstaxen und einer Zoneneintheilung beruhenden Personentarifes (Kreuzer-Zonentarif):

1. In jenen einzelnen, am Anfange einiger Zonen vorkommenden Relationen, in welchen die neuen Tarifsätze höher sind, als der im Art. 1, Absatz 2, des obigen Gesetzes bestimmten Maximaltarifsätze, diese letzteren dementsprechend zu überschreiten;
2. den bei Schnellzügen nach Massgabe des Art. 1, Absätze 3 und 4, des obigen Gesetzes einzuhebenden Zuschlag von 20 auf höchstens 50 pCt. der neuen Personenzugspreise zu erhöhen;
3. von der im Art. 1, Absatz 5, des obigen Gesetzes angeordneten Tarifermässigung für gemischte Züge abzusehen;
4. das im Art. 2, Absatz 2, des obigen Gesetzes festgesetzte Freigewicht für Reisegepäck aufzulassen und für die Beförderung von Reisegepäck die Einheitstaxe von höchstens 0·2 kr. ö. W. für je 10 kg und 1 km zur Einhebung zu bringen."

Die Art. 2 bis incl. 7 werden in der vom Referenten vorgeschlagenen Fassung unverändert genehmigt, womit die Vorlage erledigt erscheint.

Sohin werden nach eingehender Debatte nachfolgende Resolutionen beschlossen:

„Die Regierung wird aufgefordert: 1. Die zwei ersten 50 km-Zonen (9. und 10. Zone) in zwei Zonen zu je 25 km zu zerlegen; 2. die bisherige Fahrbegünstigung der Staatsbeamten auch nach Einführung des Kreuzer-Zonentarifes aufrecht zu erhalten."

„Die Regierung wird aufgefordert, den k. k. pensionirten Staatsbeamten bei der Benützung der Staatsbahnen dieselben Begünstigungen einzuräumen, wie den k. k. pensionirten Officieren."

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, nach Massgabe eines günstigen finanziellen Erfolges der Personentarifreform die Zuschläge für Schnellzüge bei der zweiten, eventuell auch bei der dritten Classe und die Gepäckstaxe herabzusetzen."

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende März.) Die Zahl der Eisenbahnbaukilometer, welche mit Ende Jänner ausgewiesen worden war, blieb in den Monaten Februar und März unverändert, und betrug demnach am Schlusse des ersten Quartals des laufenden Jahres 401·7 km, wovon 70·1 km auf die Staatsbahnen und 331·6 km auf die Privatbahnen entfallen. Ein nennenswerther Baufortschritt wurde nur auf der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt mit Abzweigung von Loschowitz nach Auscha, sowie bei dem zweiten Geleise der Strecke Krakau-Dembica erzielt. Beschäftigt waren beim Eisenbahnbau im Februar 5484, im März 6681 Arbeiter. Im Jänner hatte die Zahl der Arbeiter 4818 betragen.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Herstellung eines Wasserstations-Anbaues in der Station Falkenau.) In der Station Falkenau wird zum Zwecke der Vermehrung der Wasserreservoirs ein aus einem ebenerdigen Geschosse und zwei Stockwerken bestehender Anbau an das bereits vorhandene Wasserstationsgebäude hergestellt. [17. April, Z. 16.283.]

— (Aufstellung eines dritten Wasserreservoirs in der Station Kralup.) In der Station Kralup der Buschtěhrader Eisenbahn gelangt behufs Vermehrung des Vorrathes an Speisewasser für Locomotiven ein drittes Wasserreservoir zur Aufstellung. [11. April, Z. 12.574.]

— (Herstellung eines Anbaues an das Frachtenmagazin der Station Klösterle.) In der Station Klösterle gelangt ein Anbau für die Wohnung im Frachtenmagazine zur Herstellung. [15. April, Z. 15.812.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Eisenbahn Wien-Aspang. (Einführung des Sommerfahrplanes.) Die Verwaltung der genannten Eisenbahn hat beschlossen, den von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen genehmigten, diesjährigen Sommerfahrplan mit 10. Mai zur Einführung zu bringen. [21. April, G.-I.-Z. 5493/II.]

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. (Einführung des Sommerfahrplanes.) Die Betriebsunternehmung der genannten Gesellschaft hat beschlossen, die vorjährige Sommerfahrordnung ab 15. Mai auch für dieses Jahr zu activiren. Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat die diesfälligen Anträge der Betriebsunternehmung genehmigt. [18. April, G.-I.-Z. 5908.]

Böhmische Westbahn. (Anschaffung und Verwendung transportabler Wächter-Signalhütten.) Die Verwaltung der Böhmischen Westbahn hat in Durchführung des Erlasses der k. k. General-Inspection vom 5. Mai 1889, Z. 5392/I, betreffend die Unterbringung der Wächtersubstituten in dem Falle, als in den Wächterfamilien Infestionskrankheiten auftreten, zwei transportable Wächter-Signalhütten beschafft, von welchen je eine derselben in den Stationen Prag und Pilsen bei den dort stationirten Streckenvorständen für den Fall des Bedarfes deponirt ist. Sobald in der Familie eines Bahn- oder Weichenwächters Infectionskrankheiten auftreten, wird für den den Dienst übernehmenden Substituten sofort eine solche transportable Signalhütte an Ort und Stelle geschafft und an einem geeigneten Platze derart zur Aufstellung gebracht, dass der Wächtersubstitut die Glockensignale deutlich wahrnehmen kann.

Dampftramway - Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Betriebserleichterung.) Die k. k. General-Inspection hatte der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. unterm 10. Mai 1889 probeweise und unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufes gestattet, dass auf der Linie Hietzing-Mödling in jenen Fällen, in welchen der Zug aus drei oder mehr als drei Wagen besteht, und die der Maschine zugekehrte Bremse des ersten Wagens vom Standpunkte des Heizers bequem erreicht und anstandslos gehandhabt werden kann, diese Wagenbremse durch den Heizer bedient und letzterer als Zugsbegleiter gerechnet werden darf. Nachdem nun die Bahnverwaltung bei Zügen, welche nur aus drei Wagen bestanden, von dieser Betriebserleichterung keinen Gebrauch machte, und ein Conducteur allein auch nicht den Personendienst bei drei Wagen anstandslos zu besorgen vermag, so hat die k. k. General-Inspection das obige Zugeständniss auf jene Züge beschränkt, welche aus mehr als drei Wagen bestehen. Diese Betriebserleichterung wurde in letzterer Form unterm 12. April definitiv gewährt. [G.-I.-Z. 4708.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Eisenbahn-Vorlagen.) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 21. April überreichte der Handelsminister Barosz die Berichte über die Localbahnen Boba-Jánosháza-Sümeg, Varasd-Golubovecz, Marchthal- und Dévénytó-Stampfen und Kronstadt-Háromssék. Diese Vorlagen wurden dem Communications-Ausschusse überwiesen.

Local-Frachtentarif der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Herstellung der Grundprincipien.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Grundprincipien des neu einzuführenden Local-Frachtentarifes der kgl. Ungar. Staatsbahnen festgestellt. Dieselben basiren auf volkswirthschaftlicher Grundlage und streben, wie dies im Regierungsprogramm des neuen Cabinets hervorgehoben wurde, die möglichste Vereinfachung und Verwohlfeilung der Tarife in Allgemeinen und speciell im localen und Zwischenverkehr benachbarter Stationen an. Ein Hauptgewicht ist auf jene Tarife gelegt, welche auf Verwerthung heimischer Rohproducte, auf die Erleichterung des industriellen Betriebes etc. Einfluss üben, namentlich aber auf die zum Industriebetriebe erforderlichen Hilfsartikel heimischer Production, wie Kohle, Kalk, Cement und sonstiges Bauzugehör etc., ferners auf Alimentations-Bedarfsartikel, insbesondere solche mit der Bestimmung für Städte, Fabriksetablissements, Militär- und Civilanstalten etc. Die Erstellung neuer verwohlfeilter und insbesondere vereinfachter Tarife für den Gross- und Fernverkehr soll erst nach Einführung der Localtarife erfolgen, um die dabei gemachten Erfahrungen zur Richtschnur nehmen zu können.

Regulativ für Ausstellung von Leichen-Begleitdocumenten im Anschlussverkehr an fremde Transportanstalten. (Verlautbarung im ungarischen Amtsblatt.) Das ungarische Amtsblatt Nr. 78 vom 4. April verlautbart die zwischen den beiden Staatsgebieten der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Deutschen Reiche in Angelegenheit der gegenseitigen Anerkennung der Leichenpässe abgeschlossene Convention.

Ausland.

Italien. (Eisenbahn Eboli-Reggio.) Die Arbeiten auf der Strecke Palmi-Gioia Tauro haben durch das Austreten des Flusses Petrace eine unerwartete Verzögerung erlitten, welche eine Verspätung des Ausbaues dieser Strecke um etliche Monate zur Folge haben dürfte. Insbesondere haben durch das Hochwasser die im Bau begriffenen Centralpfeiler für die grosse Brücke über den genannten Fluss Schaden gelitten.

— (Directer Verkehr zwischen Turin und Bologna.) Die Verwaltung der Mittelmeerbahn hat im Einvernehmen mit der General-Direction der Strade ferrate Meridionali die Einführung eines directen Wagens zwischen Turin und Bologna beschlossen, und wird vom 1. April an bei den Tagzügen ein gemischter Wagen I./II. Classe und bei den Nachtzügen ein gemischter Schlafwagen eingestellt.

— (Neues Instrument zur Prüfung der inneren Beschaffenheit der Eisen- und Stahlschienen.) Wir entnehmen dem „Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade ferrate" nachstehende interessante Mittheilung über die mit einem vom Capitän De Place erfundenen, zur Constatirung innerlicher Gebrechen der Eisen- und Stahlschienen dienenden Instrumente in Ermont an einer grossen Anzahl von Schienen vorgenommenen Experimente. Diejenigen Schienen, welche das Instrument als fehlerhaft anzeigte, wurden entzweigebrochen und konnte man thatsächlich an allen von demselben als schadhaft bezeichneten Stellen Sprünge oder sonstige Gebrechen wahrnehmen. Dieses Instrument, welches der Erfinder „Schyskophon" nennt, basirt auf der bekannten Methode der Percussion und Auscultation, nur wird bei demselben nicht nur die Percussion, sondern auch die Auscultation auf mechanischem Wege, vermittelst eines Telephons, eines Mikrophons und eines Instrumentes, „Audiometer" genannt, bewerkstelligt.

— (Frachtenverkehr im Hafen von Genua.) In welchen Dimensionen der Frachtenverkehr im Hafen von Genua in letzterer Zeit zugenommen hat, lässt sich aus folgenden Daten entnehmen:

Februar 1889	14.614	Wagen
„ 1890	17.420	„
Zunahme	2.806	„

Durchschnittlicher Tagesverkehr:

Februar 1889	608	Wagen
„ 1890	725	„
Zunahme	117	„

— (Einnahmen des Adriatischen Netzes.) In dem Zeitraum vom 1. Juli des verflossenen Jahres bis Ende Februar l. J. erzielte das Adriatische Netz eine Einnahme von 72,746.927 Lire. 67,552.697 Lire entfallen hievon auf das Hauptnetz und 5,194.230 Lire auf das Secundärnetz. Das Gesammtnetz mass am 1. März 4163 km, und zwar das Hauptnetz 4055 km und das Secundärnetz 108 km. — Die Einnahmen der Gardasee-Dampfschiffahrt, welche sich auf 112 km erstreckt, erreichten in den ersten acht Monaten des laufenden Betriebsjahres den Betrag von 147.439 Lire.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen.) Die Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen betrugen in den ersten acht Monaten des laufenden Betriebsjahres 5,307.603 Lire, von welchen 4,939.646 Lire auf das Hauptnetz und 367.957 Lire auf das Secundärnetz entfallen. Das Gesammtnetz hatte am 1. März eine Länge von 720 km, hievon kommen auf das Hauptnetz 609 und auf das Secundärnetz 111 km.

Norwegen. (Eisenbahnergebnisse im Betriebsjahre 1888/89.) Die vom kgl. statistischen Centralbureau in Christiania jüngst veröffentlichte officielle Eisenbahnstatistik beziffert die Gesammtlänge der zu Ende des Berichtsjahres in Norwegen im Betriebe gestandenen Eisenbahnen mit 1562·2 km, und zwar: die der Staatsbahnen mit 1494·4 km und jene der Norwegischen Hauptbahn (Privatbahn) von Christiania nach Eidsvold mit 67·8 km. Von der Gesammtlänge aller Bahnen waren 592·2 km mit 1·435 m und 970 km mit 1·067 m Spurweite ausgeführt. Das auf die norwegischen Eisenbahnen bis Schluss des Betriebsjahres 1888/80 verwendete Anlagecapital betrug rund 177,090.000 Francs, oder 113.359 Frcs. pro Kilometer Bahnlänge genau. Die vorstehend bezifferten kilometrischen Anlagekosten werden von manchen Bahnen bedeutend überschritten; sie betragen bei den normalspurigen Bahnen zwischen 107.910 und 218.554 Francs und bei den schmalspurigen zwischen 72.943 und 161.952 Francs. Die Eisenbahnen Norwegens verfügten im Jahre 1888/89 über ein Betriebsmaterial von 141 Locomotiven, 474 Personen- und 3121 Lastwagen und beförderten damit 3,621.757 Reisende und 1,276.459 t Güter durchschnittlich auf 27·2 bezw. 68·2 km Weglänge. Die Einnahmen aus dem Verkehre beliefen sich im Ganzen auf 11,690.395 Frcs., die Ausgaben betrugen 7,706.257 Francs, daher als Einnahmenüberschuss des Berichtsjahres 3,984.138 Frcs., d. s. 2·23 pCt. des in den Bahnanlagen investirten Capitals, verblieben. Die Verzinsung desselben jedoch stellte sich, für einzelne Bahnen berechnet, bedeutend höher. Am besten rentirte die Norwegische Hauptbahn mit 8·72 pCt., dieser zunächst erzielten das höchste Zinsenerträgniss die Staatsbahnen Christiania-Drammen mit 5·01 pCt., Drammen-Randsfjorden mit 4·79 pCt. und die Kongsvinger Staatsbahn mit 3·2 pCt.

Schiffahrt.

Schiffahrt auf der Drina. (Eröffnung der Dampfschiffahrt.) Nachdem die Regulirung und Schiffbarmachung des die Grenze zwischen Bosnien und Serbien bildenden Drinaflusses nach kaum zweijähriger Bauthätigkeit insoweit hergestellt wurde, um die Einführung eines regelmässigen Dampferverkehres zu gestatten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65 ex 1889), wurde am 10. April ein kleiner Schraubendampfer in Betrieb gesetzt, welcher vorläufig die Strecke von Zwornik bis zur Ausmündung des Flusses bei Racsa in die Save befährt und sonach im Anschlusse an die dieser schräge gegenüber gelegene Station Mitrovicza der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn India-Mitrovicza (Flügelbahn der Staatsbahnlinie Budapest-Semlin-Belgrad), den directen Verkehr Bosniens und Serbiens gegen Norden vermittelt. Diese Schiffahrtslinie wird nach erfolgter Schiffbarmachung des der Drina direct gegenüber ausmündenden Bossutflusses, bezüglich welcher die croatische Landesregierung bereits Vorarbeiten vornehmen lässt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1889), ihre Fortsetzung in das Innere Slavoniens (Comitat Vinkovcze) finden und den Tauschhandel zwischen den beiderseitigen Productionsgebieten vermitteln.

Sachsen. (Elbestrom-Polizei.) Die kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt hat unterm 31. März nachstehende Bekanntmachung erlassen: „Oberhalb der fliegenden Fähre zu Pillnitz wird das Strombett der Elbe von dem nach dem kgl. Schlosse Pillnitz führenden Telegraphenkabel gekreuzt. Dieses Kabel ist durch unzulässiges Gebahren beim Schiffahrtsbetriebe öfters beschädigt worden. Zur Vermeidung von Wiederholungsfällen wird hiemit das Ankerwerfen und das Schleppen des Ankers, das Schleppen der Ketten auch ohne ausgeworfenem Anker (beim Sacken) und das Streichenlassen der Stricke auf dem Grunde, wie solches nicht selten zur Abminderung der Schnelligkeit per Flösse geschieht, auf das Strengste verboten. Mit der Ueberwachung vorstehenden Verbotes ist ausser dem fiskalischen Stromaufsichtspersonale auch das Pionnier-Commando der fliegenden Fähre und der Fährmeister zu Pillnitz beauftragt. Die Aufsichtsführenden, deren etwaigen Warnungen und speciellen Anordnungen unbedingt Folge zu leisten ist, sind insbesondere auch berechtigt, Schiffe und Flösse anzuhalten, beziehentlich mittelst Schaluppe anzufahren und Ausweis über Namen und Wohnort des Schiffs- oder Flossführers zu fordern. Zuwiderhandlungen gegen obige Anordnungen werden — beziehentlich auf Grund von § 103 der Verordnung der kgl. Ministerien des Innern und der Finanzen vom 2. Jänner 1864, die strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe betreffend — mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder entsprechender Haftstrafe unnachsichtlich geahndet werden."

Frankreich. (Blokirung der Sclavenküste in Westafrika.) Um die Einfuhr von Waffen und Munition nach Dahomey zu verhindern, hat die Regierung der französischen Republik beschlossen, vom 4. April an, über jenen Theil der Sclavenküste die Blokade zu verhängen, der zwischen der Grenze der französischen und deutschen Besitzungen von Popo (Gross- und Klein-Popo) 6° 14′ 15″ nördlicher Breite und 0° 40′ 36″ westlicher Länge von Paris, und der östlichen Grenze der französischen Besitzungen von Porto-Novo gelegen ist, welch letztere Grenze in Gemässheit der französisch-englischen Convention vom 10. August 1889 an der Küste durch die Verlängerung des die Bucht von Adjerra passirenden Meridians gebildet wird. — Diese Massregel motivirt die französische Regierung durch die Unruhen, welche gegenwärtig in Dahomey bestehen.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

29. April, um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste", Capitän G. Sabbadini, nach Venedig.

30. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta", Capitän C. Androvich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

1. Mai, um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Danubio", Capitän V. Cattarinich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

1. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän P. Covacich, nach Venedig.

2. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Jonio", Capitän G. Dall' Asta, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

3. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Hebe", Capitän G. Sabbadini, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

4. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste", Capitän G. Sabbadini, nach Venedig.

Levante-Dienst.

29. April, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Medea", Capitän C. Bellen, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna und Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila.

1. Mai, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Argo", Capitän R. Mayer, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.

2. „ zu Mittag, Dampfer „Thalia", Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Berutti, Larnaca, Limassol und Rodi.

3. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Urano", Capitän P. Terenzio, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz, Braila, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Mai, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Preisausschreiben.) Nach einem Beschlusse des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sollen alle vier Jahre Preise im Gesammtbetrage von 30.000 Mk. für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen ausgeschrieben werden, und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen ein erster Preis von 7500 Mk., ein zweiter Preis von 3000 Mk., ein dritter Preis von 1500 Mk.,

B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln, bezw. in der Unterhaltung derselben ein erster Preis von 7500 Mk., ein zweiter Preis von 3000 Mk., ein dritter Preis von 1500 Mk.,

C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen und die Eisenbahnstatistik, sowie hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen ein erster Preis von 3000 Mk. und zwei Preise von je 1500 Mk.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Entwurf und Ausführung eines Locomotivkessels, welcher ohne erhebliche Vermehrung des Eigengewichtes sichere Gewähr gegen Explosionsgefahr bei gleichzeitiger Verminderung der Unterhaltungskosten bietet.

b) Verbesserung in der Bauart der Locomotiven, namentlich der Steuerung, durch welche eine günstigere Ausnützung der Dampfarbeit erzielt wird.

c) Vorschlag und Begründung einer Vereinfachung der Wagenmiethe-Abrechnung.

d) Herstellung eines dauerhaften und zweckmässigen Kuppelungsschlauches für Dampfheizungen oder durchgehende Bremsen an Fahrbetriebsmitteln, ohne Anwendung von Kautschuk.

e) Herstellung einer zweckmässigen und billigen Rangirbremse für Güterwagen.

Werden in einzelnen der drei Gruppen A, B und C keine Erfindungen oder Verbesserungen zur Preisbewerbung angemeldet, welchen der erste oder der zweite Preis zuerkannt werden kann, so bleibt dem Prüfungsausschusse überlassen, den Betrag des ersten, bezw. zweiten Preises innerhalb derselben Gruppe derartig in weitere Theile zu zerlegen, dass mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schrifstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung, bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit fallen, welche den Wettbewerb umfasst, werden bei letzterem zugelassen.
2. Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerbe zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht, und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung untertützt sein.
3. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle u. s. w. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.
4. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereins-Verwaltungen beansprucht.
5. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
6. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindestens drei Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung, bezw. ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt, bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Prüfungsausschuss.

Ausgeschrieben werden hiedurch Preise für den achtjährigen Zeitabschnitt vom 16. Juli 1883 bis 15. Juli 1891.

Die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke, welche Preise erhalten sollen, müssen also ihrer Ausführung, bezw. ihrem Erscheinen nach in diesen Zeitabschnitt fallen.

Die Bewerbungen müssen während des Zeitraumes vom 1. Jänner bis 15. Juli 1891 postfrei an die geschäftsführende Verwaltung des Vereines eingereicht werden.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. April d. J. dem Privatdocenten an der Hochschule für Bodencultur, Oberinspector der Oesterreichischen Staatsbahnen Arthur Oelwein den Titel eines ausserordentlichen Professors der Hochschule für Bodencultur allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband.

Nachtrag II zu Theil V, Tarifheft Nr. 1.

Der in Nr. 43 vom 15. April 1890, Seite 707, dieses Blattes per 1. Mai 1890 publicirte Nachtrag II zu Theil V, Tarifheft Nr. 1 (Tarif für Kohlentransporte aus Böhmen), gelangt erst mit 1. Juni 1890 zur Einführung.

Wien, am 24. April 1890. [261]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Getreideverkehr Donau-Süddeutschland.

III. Nachtrag zum Ausnahmetarife Nr. II.

Mit Giltigkeit ab 1. Juni 1890 gelangt der III. Nachtrag zum Ausnahmetarife Nr. II vom 1. August 1886 zur Einführung, durch welchen die Einlagerung in Lindau nach gewissen badischen Stationen gestattet wird.

Wien, am 24. April 1890. [262]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Deutsch-Englischer Personenverkehr.

Neuer Tarif.

Mit Wirksamkeit vom 10. Mai 1890 tritt für den Oesterreichisch-Deutsch-Englischen Personen- und Gepäcksverkehr über Aschaffenburg-Köln-Venlo-Vlissingen ein neuer Tarif in Kraft.

Wien, am 24. April 1890. [263]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Bayerisch-Westphälisch-Rheinischer Personenverkehr.

Neuer Tarif.

Mit Wirksamkeit vom 10. Mai 1890 gelangt für den Oesterreichisch-Bayerisch-Westphälisch-Rheinischen Personen- und Gepäcksverkehr über Aschaffenburg unter Aufhebung des Tarifes vom 1. October 1888 ein neuer Tarif zur Einführung.

Wien, am 24. April 1890. [264]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer bezw. Oesterreichisch-Ungarischer und Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband.

Prolongation der Tarife.

Die Tarife bezw. Frachtsätze für den Oesterreichisch-Ungarischen und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband, deren Aufhebung zum 30. April 1890 in Nr. 33 ex 1890 dieses Blattes verlautbart wurde, bleiben bis 31. Mai 1890 in Kraft

Wien, am 24. April 1890. [265]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung von neuen Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1890 werden die Stationen Maros-Ludas und Vajda-Hunyad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in den Ungarisch-Oesterreichisch-Deutschen Holz- und Borke-Ausnahmetarif vom 1. August 1888 mit directen Frachtsätzen für Borke (Ausnahmetarif D) aufgenommen, und zwar kommen zur Erhebung:

a) Für Maros-Ludas die Frachtsätze der Station Torda (Ungar. Staatsb.) + 0·06 M. pro 100 kg mit den für diese Station bestehenden Courszuschlägen.

b) Für Vajda-Hunyad die Frachtsätze der Station Váralja-Hátszeg (Ungar. Staatsb.) + 0·03 M. pro 100 kg mit den für diese Station bestehenden Courszuschlägen.

Budapest, am 20. April 1890. [266]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Süddeutscher Verbandsverkehr mit Oesterreich-Ungarn. (Directe Beförderung von Getreide in unverpacktem Zustande.) Im Süddeutschen Verbandsverkehre mit Oesterreich-Ungarn wird die directe Beförderung von Getreide (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais) in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) unter gewissen Bedingungen zugelassen, welche bei den Güterabfertigungsstellen in Erfahrung gebracht werden können.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. (Ermässigte Frachtsätze für Holz.) Am 20. April 1890 traten neue, bezw. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a (europäisches Holz) für den Verkehr zwischen Hlinsko und Skutsch einerseits und Dresden, Grossenhain, Königstein, Niederneukirch, Pirna und Schandau andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. (Nachtrag III zu Heft 2.) Am 15. Mai 1890 tritt der Nachtrag III zu Heft 2 des Verbands-Gütertarifes mit neuen Frachtsätzen für die Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Kraft.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.) (Erhöhung der Frachtsätze für Roherze.) Die mit Bekanntmachung vom 31. März 1890 eingeführten Frachtsätze für Roherze nach Kosten werden mit Geltung vom 15. Juni 1890 je um 1 Pf. erhöht und betragen daher:

ab Rheinböller-Hütte	1·55	Mark für 100 kg
„ Stromberger-Neuhütte	1·54	

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1068	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Königshof	Teplitz-Waldthor	Bei Frachtzahlung nach der Tragkraft der verwendeten Wagen; Instradirung der Sendungen via Beraun—Rakonitz—Saaz—Obernitz—Wiesa	Vom 15. Mai 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	32·84 kr.		Im Kartirungswege		Hiedurch wird die correspondirende Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 148 vom 19. December 1889, Post 3244, mit 14. Mai 1890 aufgehoben
1069	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Kohlen u. Wagenladungsgüter des Ausnahmetarifes I	Chodau transit	Neudek-Walzwerk (oder vice versa)	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; es dürfen niemals weniger als je 5000 kg zur Aufgabe gelangen		Localtarif	kr. 15·8	kr. 12·0	kr. 3·8	Im Kartirungswege		
			b) Kohle	Friedrich- und Norberti-Zeche	Neudek-Walzwerk				14·2	11·5	2·7			
			c) Für alle sonstigen Wagenladungsgüter, mit Ausnahme jener des Ausnahmetarifes II	Chodau transit	Neudek-Walzwerk (oder vice versa)				16·9	15·0	1·9			
			d) Stückgüter aller Art	Chodau transit	Neudek-Walzwerk (oder vice versa)				18·5	15·0	3·5			

Die Frachtsätze sub a), b) und c) gelten insolange, als die Quantitäten, welche in der Zeit vom 1. Mai bis Ende December 1890 per Localbahn von Chodau trs., bezw. von den genannten Kohlenzechen nach Neudek-Walzwerk bezogen werden, sammt denjenigen Quantitäten, welche in demselben Zeitraume per Localbahn von Neudek-Walzwerk nach Chodau transit zum Versandt gelangen, exclusive der Stückgüter höchstens 40000 t betragen. Wird bis Ende December 1890 das Quantum von 40000 t überschritten, so wird unter Beibehaltung der Frachtsätze sub a), b) und c) für das Quantum von 40000 t, für das diese letztere Summe übersteigende Quantum an Kohle und Wagenladungsgütern der Frachtsatz auf 10 kr. pro 100 kg ermässigt, welcher im Rückvergütungswege Anwendung findet. Die Rückvergütung findet gegen mittelst Consignation erfolgende Vorlage aller auf die Verfrachtung vom 1. Mai bis Ende December 1890 bezughabenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Original-Frachtbriefe statt, welche spätestens bis Ende Februar 1891 einzureichen sind. Die Verschubgebühren in Neudek-Walzwerk sind in nebigen Taxen nicht inbegriffen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1070	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mineralisches Schwer-, bezw. Rohöl kaukasischer Provenienz in Cisternenwagen	Granica transito	Olmütz transito für Elbeteinitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen unter der Adresse der Petroleum-Raffinerie in Zaboř, allwo dieselben auch zur Raffinadezwecken bestimmt sein müssen	Bis Ende April 1891	Nachtrag XXII zum Tariftheile II für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1883	50·8 kr.	39·6 kr.	11·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1071	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Gewöhnliche Eilgüter	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 46 vom 22. April c., sub Post 1036, für gewöhnliche Eilgüter ab Wien-Nordbahnhof nach Brünn loco Nordbahnhof, bezw. vice versa, publicirte Frachtbegünstigung, wird unter den diesfalls stipulirten Bedingungen und Modalitäten auch auf die Relation Wien Staatsbahnhof—Brünn loco Staatsbahnhof, bezw. vice versa, ausgedehnt.										

Ergänzung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 29 vom 11. März d. J., sub fortl. Nr. 738, aufgeführten Frachtsätze für Thonöfen, Erdfarben, gemeine Thonerde von Frauenberg und Zliv nach den Budapester Bahnhöfen finden auch nach Budapest-Lipótváros Anwendung.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index für das I. Quartal 1890 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 50. **Wien, 1. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Besorgung des Dienstes auf der Localbahnlinie Herzogenburg-Krems, dann des Weichenwächterdienstes in der Station Paudorf durch das k. und k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment.

Auf Grund des im Nachhange zu der zwischen dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium einerseits und der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen andererseits unterm 5. April 1888 getroffenen Vereinbarung wegen Besorgung des Dienstes auf der Localbahn St. Pölten-Tulln durch das k. und k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment vereinbarten II. Additionales vom 16./18. April d. J. wird die Besorgung des Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Fahrdienstes auf der Localbahnlinie Herzogenburg-Krems, dann des Weichenwächterdienstes in der Station Paudorf, ab 1. Mai 1890 in gleicher Weise wie auf der Linie St. Pölten-Tulln dem genannten k. und k. Truppenkörper übertragen werden.

Wien, am 25. April 1890. Z. 17.163.

Anerkennung des concessionirten städtischen Lagerhauses in Bregenz als öffentliches Lagerhaus.

Das k. k. Handelsministerium hat das mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 25. October 1885, Zahl 30.463, concessionirte städtische Lagerhaus in Bregenz als öffentliches Lagerhaus im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, anerkannt und das für dieses Lagerhaus vorgelegte Reglement genehmigt.

Wien, am 21. April 1890. Z. 15.985.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Auslagen für Ersatznachschaffungen sind bei Ermittlung des steuerbaren Einkommens als Abzugsposten zu behandeln.

Gegen die Entscheidung einer Finanz-Landesdirection wurde von einer Werksdirection vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe aus dem Grunde Beschwerde erhoben, weil bei der Einkommensteuerbemessung für das Werk die als Ausgabe verrechneten Beträge für zwei Maschinen, welche an Stelle der bestandenen, für den weiteren Betrieb unzureichenden, zu schwachen, alten, abgenützten und unbrauchbar gewordenen gleichen Maschinen beschafft worden waren, nicht als Abzugsposten anerkannt wurden.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, auf, von folgenden Erwägungen ausgehend:

Aus den Bestimmungen des § 11 des Einkommensteuerpatentes vom 29. October 1849, R.-G.-Bl. Nr. 439, und der §§ 6, 7 und 8 der Vollzugsvorschrift zu demselben vom 11. Jänner 1850, R.-G.-Bl. Nr. 10, geht hervor, dass den Gegenstand der Einkommensteuer jenes Reinerträgniss einer Unternehmung bildet, welches durch Abrechnung aller durch den Betrieb wirklich verursachter und nach dem Gesetze als Abzugsposten zulässiger Auslagen vom Bruttoeinkommen ermittelt wird.

Diesem Grundsatze gemäss müssen alle im Laufe des dem Bekenntnisse zu Grunde liegenden Zeitraumes für Reparaturen und Instandhaltung der Werksvorrichtungen, Maschinen, Requisiten, wirklich gemachten, sowie jene Ausgaben, welche für Anschaffung neuer, an Stelle von schon vorhanden gewesenen, aber wegen Abnützung oder

eingetretener Unbrauchbarkeit entfernten Werksvorrichtungen, Maschinen oder Requisiten effectiv gemacht werden, als Betriebsauslage, sonach als Abzugspost behandelt und vom Einkommen abgerechnet werden, insoferne sie nicht zu neuen Anlagen des stehenden Capitals der Unternehmung verwendet wurden, wobei nicht von entscheidendem Belange ist, ob in letzterem Falle eine Erweiterung oder nur eine Verbesserung des bisher bestandenen Unternehmens bezweckt erscheint.

Da im vorliegenden Falle constatirtermassen die Beistellung der beiden Maschinen anstatt der alten für den Betrieb unbrauchbaren erfolgte, so war nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften die Abrechnung der betreffenden Auslage vom Bruttoeinkommen zum Zwecke der Ermittlung des steuerbaren Reineinkommens zulässig. [Erkenntniss vom 17. September 1889, Z. 2977 (vergl. Sammlung Budwiński, Band XIII, pag. 590).]

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. April wurde vom Handelsminister die nachfolgende Regierungsvorlage zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht:

Gesetzentwurf,
betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Schrambach nach Kernhof auf Staatskosten.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, behufs Fortsetzung der Staatsbahnlinie Scheibmühl-Schrambach eine als normalspurige Secundärbahn auszuführende Locomotiveisenbahn von Schrambach nach Kernhof mit dem veranschlagten Gesammtkostenbetrage von 1,400.000 fl., welcher als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten herzustellen.

Art. II. Die Ausführung der in Artikel I bezeichneten Eisenbahn ist an die Bedingung geknüpft, dass die von den Interessenten in bindender Form zuzusichernden Beitragsleistungen, wozu insbesondere die unentgeltlich oder zu ermässigten fixen Preisen erfolgende Abtretung von Grund und Boden, Lieferung von Materialien, sowie sonstige Leistungen zu Gunsten des Bahnunternehmens gehören, nach den von der Regierung zu prüfenden Nachweisungen den Werthbetrag von mindestens 100.000 fl. erreichen.

Art. III. Der zum Zwecke der Inangriffnahme der eigentlichen Bauarbeiten, sowie zur Refundirung der inzwischen zu Lasten des mit dem Gesetze vom 30. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 109, eröffneten Specialcredites zu bestreitenden Projectskosten und sonstigen Vorauslagen erforderliche Betrag ist in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1891 einzustellen.

Art. IV. In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahnstrecke wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Art. V. Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildende Eisenbahnstrecke ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben und es darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesestzes erfolgen.

Art. VI. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Aus der Begründung zu diesem Gesetzentwurfe wäre Nachfolgendes hervorzuheben:

Mit dem Gesetze vom 30. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 109, wurde die Regierung ermächtigt, das Detailproject für eine nach gemischten Systeme theils als Adhäsions-, theils als Zahnstangenbahn herzustellende Eisenbahnverbindung von der Station Schrambach der niederösterreichen Staatsbahnlinien über Freiland, St. Egyd, Terz und Mürzsteg nach Neuberg mit einer Abzweigung von Terz über Mariazell nach Gusswerk, eventuell nach Wegscheid, durch Staatsorgane und auf Staatskosten aufstellen zu lassen.

Die auf Grund dieser gesetzlichen Ermächtigung noch im Laufe des Jahres 1888 in Angriff genommenen Projectirungsarbeiten, welche mit Rücksicht auf die ausserordentlich schwierigen Terrainverhältnisse in der Gebirgsstrecke besonders eingehende Detailstudien erheischen, sind zwar bisher noch nicht vollständig zum Abschlusse gelangt; allein schon nach den bisherigen Ergebnissen dieser Arbeiten unterliegt es keinem Zweifel mehr, dass die effectiven Baukosten für die Herstellung der gesammten oben genannten Eisenbahnverbindung nebst der Abzweigung nach Gusswerk den auf Grund des generellen Projectes präliminirten Betrag von 5,622.000 fl. (ohne Intercalarzinsen und allfällige Geldbeschaffungskosten) bedeutend übersteigen werden.

Angesichts eines so namhaften zu gewärtigenden Baukostenaufwandes, welchem nach den gepflogenen Erhebungen voraussichtlich nur eine geringe Ertragsfähigkeit der Bahn gegenüberstehen würde, erscheint es ungeachtet der begreiflichen Ungeduld der Interessenten unbedingt geboten, den vollständigen Abschluss der eingeleiteten Vorerhebungen und insbesondere auch die definitive Projectsfeststellung abzuwarten, bevor an die Lösung der Frage herangetreten wird, ob, und gegebenen Falles unter welchen Modalitäten, der thatsächliche Ausbau der geplanten Eisenbahnverbindung in Aussicht genommen werden kann.

Dagegen empfiehlt es sich nach dem Erachten der Regierung, vorläufig lediglich die abgesonderte Herstellung der auf niederösterreichischem Gebiete gelegenen Thalstrecke von Schrambach über Freiland und St. Egyd nach Kernhof ins Auge zu fassen, indem diese Strecke einerseits zufolge des bereits fertiggestellten Detailprojectes nur eine mässige Baukostenziffer erfordert und andererseits auch eine relativ günstige Rentabilität in Aussicht stellt.

In Absicht auf die Herstellung dieser letzteren Bahnlinie wurden zwar dem Handelsministerium von privater Seite Anerbietungen gemacht; allein da hiebei neben einem sehr bedeutenden Capitalsbeitrage noch weitgehende Zugeständnisse hinsichtlich der Betriebführung beansprucht wurden, erschien es nicht empfehlenswerth, auf diese Anerbietungen einzugehen.

Die Regierung erachtet vielmehr auf Grund sorgfältiger Prüfung der in diesem Falle obwaltenden besonderen Verhältnisse der Herstellung der genannten Bahnstrecke auf Staatskosten umsomehr den Vorzug geben zu sollen, als die in Frage stehende Bahnstrecke sich zunächst als eine naturgemässe und wünschenswerthe Vervollständigung einer Staatsbahnlinie darstellt, indem der bekanntlich in Folge Versiegens der Geldmittel des Unternehmens der niederösterreichischen Südwestbahnen schon in Schrambach zum Abschluss gelangte und sohin thatsächlich ein Rumpfstück gebliebene Bahnflügel von Scheibmühl südwärts, welcher seinerzeit mit dem genannten Unternehmen an den Staat übergegangen ist, in Folge seiner geringen Ausdehnung von nur 9 Kilometer und der die Achsconcurrenz begünstigenden Verhältnisse den Betrieb belastet, in welcher Hinsicht eine Besserung von der weiteren Fortsetzung dieses Bahnfragmentes zu gewärtigen ist. Hiezu kommt ferner die Erwägung, dass für eine eventuelle dereinstige weitere Fortsetzung der Bahn gegen Süden der Staatsbau wohl in erster Linie in Betracht kommen dürfte.

Die hienach auf Staatskosten zu erbauende, rund 26 Kilometer lange Bahnstrecke soll in der bestehenden Station Schrambach der niederösterreichischen Staatsbahnen ihren Ausgang nehmen, zunächst im Traisenthale bis Freiland und sodann durch das Unrechttraisenthal über Hohenberg und St. Egyd zu der nächst Kernhof anzulegenden Endstation führen, in welcher letzteren zugleich im Falle einer weiteren Fortsetzung der Bahn der Uebergang vom Adhäsions- zum Zahnstangenbetriebe stattfinden würde.

Die effectiven Baukosten dieser als normalspurige Secundärbahn auszuführenden Bahnstrecke sind nach Massgabe des vorliegenden Detailprojectes auf etwa 1,400.000 fl. zu veranschlagen.

Von diesem effectiven Kostenerfordernisse werden jedoch die von den Localinteressenten, sei es in Baarem, sei es durch Ueberlassung von Grund und Boden, Uebernahme von Materiallieferungen, Verzicht auf Entschädigungsansprüche u. dgl., zu übernehmenden Beitragsleistungen in der Werthhöhe von mindestens 100.000 fl. in Abzug zu bringen sein.

Der weitaus grösste Theil dieser Beitragsleistungen erscheint schon dermalen durch vorläufige unter Intervention der politischen Behörde mit den Interessenten gepflogene Verhandlungen zugesichert, und dürfte auch der Rest ohne besondere

Schwierigkeit aufzubringen sein, zumal noch einige besonders leistungsfähige Interessenten mit ihren Beitragszusicherungen im Rückstande sind.

Die eigentlichen Bauarbeiten wären erst im Jahre 1891 in Angriff zu nehmen, nachdem im laufenden Jahre noch mehrfache Vorarbeiten, insbesondere die Absteckung der Trasse im freien Felde, die mit der Grundeinlösung zu verbindende definitive Sicherstellung der Interessentenbeiträge, die Fertigstellung des Bauvergebungsoperates und eventuell auch die Offertausschreibung durchgeführt werden müssen.

Da für die bezeichneten Vorarbeiten noch aus dem zufolge des Gesetzes vom 30. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 109, eröffneten Specialcredite von 70.000 fl. ausreichende Mittel zur Verfügung stehen, so würde die erste Rate der eigentlichen Baukosten, aus welcher gemäss Artikel II des vorbezogenen Gesetzes auch die zu Lasten des erwähnten Specialcredites für die Strecke Schrambach-Kernhof bestrittenen Projectskosten und sonstigen Vorauslagen zu refundiren kommen, erst in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1891 einzustellen sein.

Behufs der principiellen Entscheidung darüber, ob die mehrgedachte Fortsetzungslinie von Schrambach über Freiland und St. Egyd nach Kernhof auf Staatskosten auszuführen sein wird, bedarf die Regierung jedoch schon jetzt der verfassungsmässigen Zustimmung, deren Erwirkung sohin den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes bildet.

Staats-Eisenbahnrath.

Der Handelsminister hat den Staats-Eisenbahnrath zur diesjährigen Frühjahrssession für den 12. Mai einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des niederösterreichischen Landtages (Wien, I. Bezirk, Herrengasse Nr. 13) stattfindenden Sitzung stehen folgende Gegenstände:

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen;
2. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1890/91;
3. Anträge des Mitgliedes Wilhelm Briess:
   a) betreffend die Benützung der Süssenbrunner Verbindungsbahn für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Stadlau,
   b) wegen Herabsetzung der Gütertarife auf der Mährischen Westbahn und Erstellung directer Verbandtarife von Prossnitz nach dem Auslande und nach den Elbe-Umschlagstationen,
   c) wegen Abänderung der Fahrordnung der Ostrau-Friedlander Eisenbahn;
4. Antrag des Mitgliedes Wilhelm Dannhauser wegen Legung eines Doppelgeleises in der Péagestrecke Wörgl-Innsbruck, sowie wegen sonstiger Vorkehrungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes im Allgemeinen;
5. Antrag des Mitgliedes Dr. Carl Jičinsky wegen Vermehrung der für die Personenbeförderung eingerichteten Züge in der Strecke von Neuhaus bis Počatek-Serovic;
6. Antrag des Mitgliedes Carl Steiner wegen Aufnahme der Station Salzburg in den Zucker-Ausnahmetarif vom 15. October 1889.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Ischl-Salzburg. (Project für die Theilstrecke von km 0·192 bis km 1·027 der Strecke Ischl-Strobl: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung des Projectes der Concessionäre der Localbahn Ischl-Salzburg für die Theilstrecke von km 0·192 bis km 1·027 der Strecke Ischl-Strobl für den 3. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 6418.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Project für die definitive Geleiseanlage am Giselaquai: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft für die definitive Geleiseanlage am Giselaquai in Salzburg für den 2. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 6277.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. (Aufstellung von mit den Weichen in Combination stehenden Semaphoren.) Mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit und die zu gewärtigende Dichte des Zugsverkehres auf der im Baue begriffenen Localbahn Eisenerz-Vordernberg werden auf beiden Seiten der Stationen und Haltestellen Semaphore, welche mit den Weichen in Combination stehen, hergestellt. [15. April, Z. 14.720.]

— (Holzriese in km 5·2/3.) In km 5·2/3 der Localbahn Eisenerz-Vordernberg gelangt eine über die Bahn zu führende Holzriese zur Ausführung. [26. März, Z. 11.253.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Nimburg-Tetschen: Schleppgeleise zu der von der Firma Kind und Herglotz neu zu erbauenden chemischen Fabrik in km 432·1/3.) Abzweigend von km 432·091 der Strecke Nimburg-Tetschen wird ein zunächst nur provisorisch herzustellendes und zu der von der Firma Kind und Herglotz in km 432·1/3 zwischen den Stationen Schreckenstein und Schwaden neu zu erbauenden chemischen Fabrik führendes Schleppgeleise von 152·6 m Länge, hergestellt. [3. April, Z. 8665.]

Localbahn Reichenberg - Gablonz im Betriebe der Süddnorddeutschen Verbindungsbahn. (Aufstellung von Wagenkästen.) In der Station Maffersdorf l./N. und Roschwitz der Localbahn Reichenberg - Gablonz wird zum Schutze der Weichenwächter beim schlechten Wetter, sowie zur Unterbringung von Signalmitteln je ein Wagenkasten aufgestellt. [11. April, Z. 14.357.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im I. Quartale 1890.) In den Monaten Jänner, Februar und März wurde von der General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe stehenden, resp. im Bau beendeten Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Böhmische Commercialbahnen: Geleisebrückenwaage sammt Waaghaus in der Station Miröschau der Linie Nezvěstic-Rokycan.
2. Böhmische Westbahn: Schleppbahn zu den Komarauer Werksanlagen nebst zwei Wächterhäusern an der Abzweigung aus der Hauptbahn bei km 60·630.
3. Buschtěhrader Eisenbahn: Umstellung der Wasserkrahne nebst Röhrenleitung in der Station Krima-Neudorf.
4. Galizische Carl Ludwig-Bahn: Postamtsgebäude in der Station Tarnow und Eisenconstruction für die zweigeleisige Brücke daselbst im km 76·969 mit 14·98 m Stützweite; Wächterhäuser bei km 34·5/6, km 70·9/10, km 71·4/5, km 108·1/2 und km 158·4/5.
5. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: a) Linie Wien-Krakau: Centralkesselanlage bei der Locomotivwerkstätte in Floridsdorf; Anbau an das Wasserstationsgebäude in Lundenburg; Brennmaterialschuppen in Stiebnig; Geleiseherstellungen und Dienstgebäude mit Nebengebäude am Vorbahnhofe in Prerau; Weichenstellhaus am Vorbahnhofe in M.-Ostrau; Oelgasanstalt nebst Kohlenschuppen in Hullein; Eiskeller in Petrowitz; Doppelwohnhaus, Druckwerk am Klownitzabache in Dziedìtz; Blockwächterhaus in Oswięcim; Wächterhaus bei der Weichselbrücke zwischen Oswięcim und Libiąc. — b) Linie Lundenburg-Brünn: Verlängerung und Eindeckung des Umladeperrons in Ober-Gerspitz. — c) Linie Lundenburg-Zellerndorf: Waaghaus in Pernhofen - Wulzeshofen. — d) Linie Schönbrunn-Troppau: Kohlenschuppen in Freiheitsau. — e) Linie Kojetein-Bielitz: Aufnahmsgebäude, Feuerlöschrequisitenschuppen in Bielitz; Requisitenschuppen in Skotschau.
6. Oesterr. Nordwestbahn: a) Linie Wien-Tetschen: Kohlenrutsche in Wien; Thurm und Häuschen für den Central-Weichenstellapparat in Znaim; Kohlenverladegeleise in Iglau; Brückenwaage sammt Häuschen in Sedletz-Kuttenberg; Güterschuppen, Verlängerung der Verladerampe in Přibislau-Schlappenz; Verbindungsbahn vom Wiener Frachtenbahnhofe zum Rangirbahnhofe Wien-Brigittenau der Donauuferbahn; Brücke in km 3·2/3 der Strecke Wien-Jedlesee. — b) Linie Wostromeř-Jičin: Brückenwaage in der Station Butowes-Tuř. — c) Linie Chlumetz-Parschnitz: Schleppbahn zur Zuckerfabrik der k. k. priv. Skřivaner Zuckerfabriks-Gesellschaft Ritter & Comp. abzweigend in km 30·6/7 zwischen den Stationen Neubydzow und Smidar.
7. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien-Bodenbach: Hütte für den Central-Weichenstellapparat an der Betriebsausweiche Erdberger-

lände; Perron in der Station Trübau; Kohlenschuppen in Schönpriesen und Veltrus; Güterschuppen in Zalesl; Desinfectionsanlage und Arbeiterhütte in Bodenbach. — b) Linie Brünn-Vlarapass: Waaghäuschen in Gaya und Neudorf; Ueberdeckung des Verladeperrons in Gaya: Vergrösserung des Frachtenmagazins in Butschowitz. — c) Linie Wien-Marchegg: Wartehalle in der Haltestelle Kirchstetten-Asparn. — d) Linie Wien-Bruck a. L.: Schleppbahn zur Papierfabrik Franzensthal bei Ebergassing. — e) Linie Bruck a. L.-Hainburg: Schleppbahn zur Tabakfabrik.

8. Südbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien-Triest: Oelsiederei, Materialhütte, Bahnerhaltungshütte, Kaffeebrennerei beim Approvisionirungsmagazine in Wien; Unterkunftshütte für Bureauzwecke in Mödling; Holzlage in Langenwang; Wasserstationsanlage in Trifail; Stall für Zugthiere in Triest. — b) Linie Marburg-Franzensfeste: Holzlege bei Wächterhaus Nr. 90 in Klagenfurt; Ladegeleise in km 144·4/5 zwischen Pörtschach und Velden. — c) Linie Mödling-Laxenburg: Schleppbahn von km 0·3/4 zum Fabriksetablissement der Firma Kleiner & Bockmayer. — d) Linie Wien-Pottendorf: Verlängerung und Einbindung des Stockgeleises in Hennersdorf. — e) Linie Graz-Köflach: Holzbrücke über den Kainachfluss in km 35·741 mit zwei Oeffnungen à 7·66 m.
9. Südnorddeutsche Verbindungsbahn: Geleiseumgestaltung in Rossitz.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 28. März hat die technisch-polizeiliche Prüfung von fünf für den Dienst auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn bestimmten Lastzugs-Locomotiven stattgefunden. Dieselben sind in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt erbaut und mit den Bahninventars-Nummern 196—200 und den Fabriksnummern 3393—3397 versehen worden. Die Kessel dieser Maschinen ruhen auf drei untereinander gekuppelten, vor der Feuerbüchse liegenden Achsen, von welchen die mittlere die Triebachse ist. Die Locomotiven haben aussenliegenden Rahmen, aussenliegende horizontale Dampfcylinder, innenliegende Stephenson'sche Steuerung mit horizontal liegender Schieberführung. Die Entfernung der drei Achsen von einander beträgt je 1·58 m, der Gesammtradstand 3·16 m, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 1·193 m. Die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Locomotive im betriebsfähigen Zustande 39 Tonnen, wobei auf jeder Achse gleichmässig eine Belastung von 13 Tonnen ruht. Die mit diesen Maschinen vorgenommenen commissionellen Probefahrten fanden auf der Strecke Prag (Bubna) -Hostiwitz statt und wurden hiebei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 26 bis 31 km und Maximalgeschwindigkeiten von 45—50 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde sofort die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten Lastzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn verwenden zu dürfen. [H.-M.-Z. 17.335.]

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

Südbahn-Gesellschaft:

29. April: Wegen Hochwasser zwischen den Wächterhäusern Nr. 34 und 35 wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Polstrau-Csakathurn am 29. April eingestellt. Zwischen Pragerhof und Polstrau wird der normale Personenverkehr aufrecht erhalten.

Ausland.

Russland. (Entwicklung des Bahnwesens.) Mit dem Schlusse des Jahres 1888 feierten die russischen Bahnen das 50jährige Jubiläum ihrer Entstehung. Im Jahre 1838 entstanden die ersten 25 Werst (1 Werst = 1066·79 m) Eisenbahnen und am 1. Jänner 1889 betrug die Länge des Bahnnetzes bereits 27.563 Werst, von welchen 5129 Werst dem Staate gehören. Mit Einschluss der transkaspischen Bahn von 1343 Werst Länge besitzt daher das russische Bahnnetz eine Ausdehnung von 28.906 Werst. Neuere statistische Nachrichten bringen Daten über die Betriebsverhältnisse der Bahnen in den Jahren 1886 und 1887. Hiernach stieg die Anzahl der Locomotiven innerhalb dieses Zeitraumes von 6408 auf 6591, jene der Personenwagen von 7302 auf 7560, der Lastwagen von 125.826 auf 129.753, die Zahl der Sitzplätze in den Personenwagen von 272.681 auf 278.822, die Ladefähigkeit der Lastwagen von 76,585.902 Pud (1 Pud = 16·38 kg) auf 79,314.725 Pud (611 Pud pro Waggon). Der Verbrauch von Holz gegen Kohle hat in den Jahren 1886 und 1887 einen weiteren Rückgang erfahren.

Der Holzverbrauch ist von 465.036 Pud im Jahre 1886 auf 409.491 Pud in 1887 gesunken, dagegen stieg der Kohlenconsum von 68,772.182 Pud auf 73,553.106 Pud. Damit in Verbindung fielen die Kosten des Brennmaterials von 15,933.806 Rubel auf 14,517.587 Rubel. Durch den gesteigerten Verbrauch von Oelen gegenüber anderen Schmiermaterialien haben sich die Kosten der Schmiermittel von 1883 auf 1887 um 475.214 R. vermindert, und zwar von 956.821 R. in 1883 auf 481.607 R. in 1887. Der Verbrauch von Petroleumrückständen als Brennmateriale der Maschinen ist bei den kaukasischen und transkaspischen Linien in steter Steigerung begriffen und erreichte im Jahre 1887 die Höhe von 6,205.596 Pud, während nur mehr 2,342.514 Pud Torf verbraucht wurden. Der Verkehr auf den staatlichen Linien ist nur etwa halb so gross als auf den Privatbahnen und betrug im Durchschnitte 6 Züge per Tag bei den ersteren gegen 13·6 Züge per Tag bei den letzteren.

Bemerkenswerth erscheint, dass in den Jahren 1886 und 1887 die Zahl der Reisenden I. und II. Classe erheblich zurückging, und zwar von 599.000 auf 581.700 in der I. Classe und von 2,927.500 auf 2,630.200 in der II. Classe. Dagegen stieg die Zahl der Reisenden III. Classe innerhalb des gedachten Zeitraumes von 30,748.300 auf 31,357.300. Die Zahl der Reisenden IV. Classe fiel von ca. 800.000 auf 701.200. Die Zahl der beförderten Gefangenen stieg von 382.466 auf 401.972. Während die Transportmengen im Eilgutverkehre von 8,574.100 Pud auf 9,322.900 Pud stiegen, trat im Gepäcksverkehre ein kleiner Rückgang von 94.700 Pud ein; der Frachtenverkehr hob sich von 2535·5 Mill. Pud in 1886 auf 3029·1 Mill. Pud in 1887. Im Güterverkehre nimmt der Cerealientransport eine hervorragende Stelle ein und beträgt 22·7 pCt. des gesammten Frachtenverkehres; zunächst steht der Mineralienverkehr mit 14·06 pCt., der Holzverkehr mit 8·09 pCt., jener in sonstigen Bodenproducten mit 6·8 pCt. Dennoch weist der Cerealienverkehr im Allgemeinen einen Rückgang auf, indem derselbe im Jahre 1882 noch 357,500.000 Pud (26 pCt. der Gesammtfracht) betrug, gegen 335,700.000 Pud in 1886 (22·7 pCt. der Gesammtfracht). Die Staatsbahnen hatten im Jahre 1886 pro Werst eine Bruttoeinnahme von 4085 R., Betriebsausgaben von 3597 R., daher 488 R. Reineinnahme pro Werst, gegen 4715, bezw. 3403 und 1312 R. im Jahre 1887. Die Bilanz der russischen Privatbahnen ist wesentlich günstiger. Bei letzteren betrug im Jahre 1886 pro Werst die Bruttoeinnahme 10.053 R., die Betriebsausgabe 6150 R., somit die Reinnahme 3903 R., und im Jahre 1887 pro Werst 11,324, bezw. 6310 und 5014 R. Die Bruttoeinnahmen der Privatbahnen stiegen daher in dieser Periode um ca. 10 pCt., die Reineinnahmen sogar um ca. 27 pCt. Das Nominalanlagecapital der russischen Privatbahnen betrug zu Ende des Jahres 1887 im Ganzen 1.987,999.563 R., von welchen 498,406.572 R. in Obligationen ausgegeben sind. Die Dividende der emittirten Actien schwankte zwischen $4^1/_2$ und $7^3/_4$ pCt.

Schweden. (Schmalspurbahnen.) Das System der Schmalspur hat insbesondere in Schweden grössere Verbreitung gefunden und sind daselbst schon nahezu 700 km solcher Bahnen in Betrieb. Neuestens ist wieder die von der Linie Karlskrona-Vexio abzweigende Bahn Lessebo-Kosta als schmalspurige Linie mit 600 mm Spurweite hergestellt worden. Diese Bahn besitzt ihrer schwierigen Betriebsverhältnisse wegen ein grösseres Interesse als die übrigen Schmalspurbahnen. Die grösste Neigung der Linie beträgt 1 : 35 = 29 pro mille, der kleinste Halbmesser der Bögen ist 20 m. Die Planumbreite der Bahn beträgt 2·8 m, die Schienen besitzen ein Gewicht von 9 kg per laufend. Meter. Zum Betriebe der Linie dienen Compound-Maschinen von 12 Tons Gewicht mit 8 gekuppelten Rädern. Dieselben können einen Zug von 40 t Gewicht mit 25 km Geschwindigkeit per Stunde befördern. Die Maschinen besitzen separaten Tender und arbeiten die Hochdruckcylinder mit 12 Atmosphären. Die Lastwagen mit einem Eigengewichte von 1—1·5 t haben 4—5 t Ladefähigkeit. Die kilometrischen Kosten dieser Bahn waren 833 £.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Eisenbahnbrücke über den Hudsonfluss.) Im Congresse der Vereinigten Staaten ist in jüngster Zeit ein Gesetz für die Herstellung einer Eisenbahn-Hängebrücke über den Hudsonfluss zwischen New-York und Jersey City durchgegangen. Durch Ausführung dieses Objectes werden 7 Bahnen, welche gegenwärtig am rechten Hudsonufer ihre Endbahnhöfe haben, eine Einfahrt nach New-York erhalten. Bisher erfolgte diese Verbindung mittelst einer grossen Zahl von Dampffähren. Die Brücke wird dieselbe Höhenlage wie die Brooklyner Brücke erhalten, um den Schiffen eine genügende Durchfahrtshöhe zu gewähren, und soll für 6 Geleise erbaut werden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einführung des Sommerfahrplanes.) Mit 1. Mai tritt auf sämmtlichen Linien der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft der Sommerfahrplan in Kraft. Die wesentlichsten Aenderungen sind folgende: Zwischen Passau und Linz verkehrt nebst dem Postschiffe noch ein Localschiff mit der Abfahrt von Passau um 5 U. Früh und Ankunft in Linz gegen 8 U. 30 M. Vormittags, in der Bergfahrt mit der Abfahrt von Linz um 1 U. 30 M. Nachmittags und Ankunft in Passau gegen 8 U. 45 M. Nachts. Die Abfahrt des Postschiffes von Linz nach Wien wurde auf 10 U. Vormittags verlegt, so dass bei Benützung des Früh-Localschiffes von Passau die Reise von Passau nach Wien in einem Tage ausgeführt werden kann. Ankunft in Wien gegen 6 U. Abends. — Die Abfahrt von Wien nach Linz zu Berg erfolgt, gegen die vorjährige Abfahrt um 6 U. 30 M., heuer um 7 U. 30 M. ab Station Wien-Stefaniebrücke und Station Praterquai, welche spätere Abfahrtszeit mit Rücksicht auf die Bequemlichkeit des Publicums gewählt wurde. — Die Personenfahrten in den Strecken: Wien-Budapest, Wien-Pressburg, Komorn-Budapest, Dömös-Budapest, Mohács-Budapest, Mohács-Belgrad, Szegedin-Titel-Semlin, Sissek-Belgrad-Semlin, Sabac-Belgrad-Dubrovitz und Galatz-Tultscha-Ismail bleiben unverändert aufrecht. — Die Abfahrtstage der wöchentlich dreimaligen Postschiffahrten zwischen Budapest-Mohács-Semlin-Belgrad-Turn-Severin-Rustschuk-Giurgevo-Galatz erfahren keine Abänderung, und ist Rücksicht auf die Bahnanschlüsse genommen. — Die Abfahrt von Turn-Severin nach Galatz wurde auf 6 U. Abends verlegt, so dass die per Bahn nach Turn-Severin Reisenden und gegen 4 U. Nachmittags in Turn-Severin Eintreffenden sicheren Anschluss an das Postschiff der Strecke Turn-Severin—Galatz finden. — Zwischen Galatz und Odessa verkehrt einmal wöchentlich ein Seedampfer, und zwar: ab Galatz Dienstag 7 Uhr Früh; ab Odessa Freitag 4 Uhr Nachmittags. — Zwischen Galatz und Batum während der Sommermonate monatlich zweimalige Schiffsverbindung im Personen- und Güterdienste.

Fiume. (Vorbereitende Arbeiten zur Aufhebung des Freihafens.) Die Fiumaner Handels- und Gewerbekammer hat, wie aus Budapest berichtet wird, dem kgl. ungarischen Handelsminister Angesichts der bevorstehenden Aufhebung des Fiumaner Freihafens einen ausführlichen Bericht über die bisher theils eingeleiteten, theils in Durchführung begriffenen administrativen Vorbereitungsarbeiten unterbreitet und bei diesem Anlasse die Bitte gestellt, bezüglich der bei dem Durchführungsgesetze nöthigen Aenderungen, mildere Uebergangsbestimmungen betreffs Verzollung der während der Uebergangsperiode vom Freihafen zum normalen Mercantilhafen in dem neuem Zollgebiete befindlichen zollpflichtigen Waaren gelten zu lassen. Ein besonderes Gewicht wird darauf gelegt, dass die Bewilligung der begünstigten Einfuhr zur See auf eine in der Denkschrift specificirte Reihe für die heimische Industrie und Handelszweige hochwichtiger Importartikel ausgedehnt werde, welche im Entwurfe der Vollzugsvorschrift bisher nicht enthalten sind, um derart den bedrohten Zwischenhandel schützen, beziehungsweise denselben heben zn können. Die Kammer gibt bei diesem Anlasse der Hoffnung Ausdruck, dass Angesichts des vorgeschrittenen Standes der Hafen- und Investitions-Arbeiten im Allgemeinen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 109 ex 1888, Nr. 6, 18, 57 ex 1889, Nr. 12. 21 ex 1890), der Uebergang des Systems ohne besondere Störung des Handelsbetriebes und des Verkehrs zu Wasser und zu Land durchführbar sein würde. Nachdem der Minister gelegentlich seiner am 15. April vorgenommenen Inspicirung der Arbeiten im Bereiche Fiumes sich sowohl vom Stande der gegenwärtigen Arbeiten als auch der erforderlichen Ergänzungen derselben und Vervollständigung der Anlagen im Allgemeinen persönlich überzeugte und die Stichhältigkeit der Wünsche und Bestrebungen der in der Kammer vertretenen Corporationen auch von Seite der Seebehörde unterstützt wurde, so sieht man der bevorstehenden und im Allgemeinen tief eingreifenden Veränderung der seit jeher gewohnten Verhältnisse ohne Sorge entgegen.

Rumänien. (Donaucanal bei Giurgewo.) Der im Jahre 1887 begonnene Bau des 2600 m langen und in der Sohle 100 m breiten Donaucanals, welcher den Schiffen in Hinkunft es ermöglichen wird, in unmittelbarer Nähe der Stadt anzulegen, und zugleich als Winterhafen zu dienen bestimmt ist, geht seiner Vollendung entgegen. Gegenwärtig werden die Baggerungsarbeiten an der Mündung eifrig fortgesetzt, um voraussichtlich in allernächster Zeit die Eröffnung des Canals feierlich begehen zu können. Seine volle Bedeutung wird das in Rede stehende Werk erst dann erhalten, wenn ein Schienenstrang den Quai mit der Eisenbahnlinie Giurgewo-Bucarest verbinden wird. Die Inangriffnahme und Vollendung letzterer Arbeit dürfte auch im Laufe dieses Jahres zu gewärtigen sein.

„Adria“, ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Mai.) Im Monate Mai werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Mai
Glasgow	Triest, Fiume	„Adria“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Bassano“	1—10
Liverpool	„ „	„Palmyra“ (Cunard Line)	10—20
London	„ „	„Durham“	21—31
Glasgow	„ „	„Matlekovits“	21—31
Rouen	„ „	„Tisza“	21—31
Glasgow	„ „	„Szápáry“	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Zichy“	21—31
Liverpool	„ „	„Saragossa“ (Cunard Line)	21—31
Fiume	Glasgow	„Szápáry“	1—10
„	London, Leith	„Winestead“	1—10
„	Hull, Newcastle o/T	„Quito“	1—10
„	Bordeaux	„Stefanie“	5—15
„	Liverpool	„Tarifa“ (Cunard Line)	5—15
„	New-York	„Alsatia“ (Anchor Line)	10—20
„	Rouen	„Jókai“	15—25
„	Liverpool	„Marathon“ (Cunard Line)	15—25
„	Barcelona, Rouen	„Tibor“	20—30
„	Glasgow	„Adria“	21—31
„	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Széchényi“	21—31
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano“	21—31
„	London	„Sultana“	25/5—5/6

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** IX., Hörlgasse 18. — **Budapest,** Grosse Kronengasse 16.

Verschiedene Mittheilungen.

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen. (Constituirung des Schiedsgerichtes.) Nachdem von Seite des Ministeriums des Innern die Bewilligung zur Errichtung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen ertheilt wurde (siehe Vrdgs.-Bl. Nr. 5) und in Folge dessen mit der Errichtung eines Schiedsgerichtes für diese Versicherungsanstalt vorgegangen wurde, hat nunmehr der Justizminister im Einvernehmen mit dem Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern in Gemässheit der Bestimmungen des § 38 des Gesetzes vom 28. December 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888), betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, bezw. in Gemässheit des § 46 des mit dem Erlasse des Ministeriums des Innern vom 18. September 1889, Z. 16.992, genehmigten Statutes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen den k. k. Landesgerichtsrath bei dem Handelsgerichte in Wien, Dr. Franz Freiherrn von Hye-Gluneck, zum Vorsitzenden des Schiedsgerichtes dieser Anstalt und den Landesgerichtsrath bei dem k. k. Landesgerichte in Wien, Arthur Gross, zu seinem Stellvertreter ernannt. Auf Grund derselben Bestimmungen hat der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsminister für die erste vierjährige Functionsperiode (1890 bis 1893) in das Schiedsgericht der bezeichneten Anstalt berufen:

1. Als Beisitzer:

den k. k. Hofrath und Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen i. P. Peter Ponfickl in Wien und den Chefarzt der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Friedrich Gauster in Wien;

2. als Stellvertreter:

den k. k. Regierungsrath, pensionirten Maschinen-Director der vormaligen k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn Carl Ritter von Hornbostel in Wien und den k. k. Commercialrath, technischen Director der Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actiengesellschaft (vormals H. D. Schmid) Hugo Zipperling in Simmering.

Seitens der Generalversammlung der obgenannten berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt wurden in dieses Schiedsgericht als Beisitzer gewählt:

aus der Curie der Unternehmungen:

der General-Secretär der a. pr. Buschtěhrader Bahn Dr. Hugo Böhm in Prag und

aus der Curie der versicherten Mitglieder:

der Dreher in der Wiener Werkstätte der Oesterr. Staatsbahnen Ernst Kraus. [H.-M.-ZZ. 1138 und 14.885.]

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 22. April bei der Firma:

„Privilegirte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft"

eingetragen, dass mit Beschluss des vereinigten Verwaltungsrathes vom 30. März 1890 dem Generalinspector Carl Rimböck das Recht der collectiven Firmazeichnung ertheilt wurde.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 2. April fand die diesjährige Generalversammlung der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft statt und waren bei derselben sieben Actionäre mit 116 Stimmen persönlich und vier Actionäre mit 512 Stimmen durch Vollmacht, sonach ein Actiencapital von 628.000 fl. vertreten. Als erster Gegenstand der Tagesordnung figurirte der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes und der Rechnungsabschluss. Nach Inhalt des letzteren ergibt sich pro 1889 ein reiner Gewinn von 19.374 fl. 24 kr., sonach eine ca. 3percentige Verzinsung des Actiencapitals per 630.000 fl., worüber das Absolutorium ertheilt und die Vertheilung des Reingewinnes beschlossen wurde. Ausgelost wurden die Verwaltungsräthe Peter und Ströhler und hierauf wiedergewählt; ferner wurden zu Revisoren gewählt: Dr. Hofmann und Harrain, als Stellvertreter: Bergmann. Hierauf wurde die Aenderung des Artikels 26 der Gesellschaftsstatuten in der Weise beschlossen, dass Alinea 2 dieses Artikels künftighin zu lauten hat: „Ausserdem erhalten die in Salzburg domicilirenden Mitglieder des Verwaltungsrathes für jede Plenarsitzung, der sie beigewohnt haben, Anwesenheitsmarken in der Höhe von 20 fl., die auswärts domicilirenden Verwaltungsraths-Mitglieder dagegen die Vergütung der ihnen erwachsenen Reisekosten und Baarauslagen. Die Vergütung der erwachsenen Reisekosten und Baarauslagen gebührt den Mitgliedern des Verwaltungsrathes und Executivcomité auch dann, wenn sie, abgesehen von der Theilnahme an den Sitzungen, Reisen im Gesellschaftsinteresse unternommen haben." Sämmtliche Beschlüsse erfolgten mit Stimmeneinhelligkeit.

— (Genehmigung des Tilgungsplanes für das Actiencapital.) Der von dem Verwaltungsrathe der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegte Tilgungsplan für das gesammte Actiencapital per 630.000 fl. wurde genehmigt. [8. April, H.-M.-Z. 4160.]

Gaisbergbahn-Gesellschaft. (Generalversammung.) Am 12. April fand die diesjährige Generalversammlung der Gaisbergbahn-Gesellschaft statt, an welcher 10 Actionäre mit 254 Stimmen theilnahmen, so dass dieselbe beschlussfähig war. Der Geschäftsbericht, die Jahresrechnung, die Gewinnstvertheilung wurden einhellig angenommen und wurde ebenso das Absolutorium ertheilt. Die Verwaltungsräthe Abel, Seybel und Freiherr von Dreifus wurden ausgelost und die ersteren zwei wiedergewählt. Da Freiherr von Dreifus eine Wiederwahl nicht annahm, wurde der Vicebürgermeister Dr. Rudolf Spängler in Salzburg, welcher acht Stimmen ausübt, als neues Verwaltungsrath-Mitglied gewählt. Derselbe nahm die Wahl an. Als Revisoren wurden gewählt: Enderlein, Tranner und Bergmann als Ersatzmänner: Baumann und von Pichl.

Böhmische Westbahn. (Generalversammlung.) Am 28. April fand die XXX. (ordentliche) Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Westbahn statt. Der Präsident des Verwaltungsrathes, Max R. v. Gomperz, constatirte die Beschlussfähigkeit in Folge der Anwesenheit von 35 Actionären, welche 328 Stimmen vertreten. Der Verwaltungsrath beantragt, die gleiche Superdividende wie in den vorangegangenen beiden Jahren, d. i. 5 fl. per Actie und Genussschein, und sohin für die im Umlaufe befindlichen 59.263 Actien und in Folge der stattgehabten Verlosungen der gesellschaftlichen Actien für 737 Genussscheine zusammen 300.000 fl. zu vertheilen und sonach den Juli-Coupon der Actien mit 10 fl. und den der Genussscheine mit 5 fl. ohne Abzug einzulösen. Der hienach sich ergebende Rest von 52.818 fl. ist auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Anträge wurden ohne Debatte einstimmig angenommen. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe Leopold v. Lieben, Moriz Baron Schnapper, August Baron Stummer und Carl R. v. Weiss wurden wiedergewählt.

Localbahn Laibach-Stein. (Constituirende Generalversammlung.) Am 17. April wurde die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Laibach-Stein an dem Gesellschaftssitze in Wien abgehalten. Das Actiencapital dieser Gesellschaft ist mit dem Betrage von 906.700 fl. festgesetzt und zerfällt in 3000 Stück Prioritätsactien lit. A, 2667 Stück Prioritätsactien lit. B und 3400 Stück Stammactien, sämmtliche à 100 fl., von welchen letzteren 2000 Stück vom Staate und 700 Stück vom Lande Krain übernommen werden. In den Vorstand der neuen Gesellschaft wurden gewählt die Herren: August Schuchardt, Eduard Palmer, Moriz Orel, Bernhard Wetzler, Alois Praschniker jun. und Dr. Arnold Beck. Ausserdem gehört dem Vorstande noch Dr. Josef Poklukar als vom Lande Krain entsendeter Vertreter an.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.) Der im November 1889 erschienene I. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 12·5 km lange Strecke Cöthen-Aken der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, sowie die 3·217 km lange Strecke Hergatz-Bayerische Grenze (Wangen) der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai, bezw. 1. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinbahnstrecken zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIII. Stückes.) Das am 23. April herausgegebene XXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 979: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. April 1890, Z. 16.530, betreffend die Gestattung der Ausladung von Schweinen aus Ungarn und von Futterschweinen aus der Beobachtungsstation Biala in der Station Moravan.

Nr. 980: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. April 1890, Z. 36.859, betreffend die Aufhebung von Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 981: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. April 1890, Z. 39.637, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus Sachsen nach Böhmen entlang der Grenzen der politischen Bezirke Friedland, Reichenberg, Gabel und Rumburg.

Nr. 982: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 15. April 1890, Z. 26.431, betreffend das Verbot des Aufladens von Klauenthieren in den Stationen Tarnów, Zaluze, Kety und Jaslo.

— (Inhalt des XXIV. Stückes.) Das am 25. April herausgegebene XXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 983: Verordnung des kgl. Preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 8. April 1890, betreffend die Gestattung der Einfuhr lebender ungarischer Schweine aus Steinbruch über Oderberg in das Schlachthaus zu Beuthen OS.

Nr. 984: Verordnung des kgl Sächsischen Ministeriums vom Innern vom 22. April 1890, betreffend die Gestattung der Einfuhr lebender ungarischer Schweine aus Steinbruch nach Chemnitz und Zittau.

Nr. 985: Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen vom 16. April 1890, Z. 15.420, betreffend die Herstellung von Düngergruben mit undurchlässigen Wänden in den Desinfections-Stationen.

— (Inhalt des XXV. Stückes.) Das am 29. April herausgegebene XXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 986: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 21. April 1890, Z. 4792, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Küstenlande und der Grafschaft Görz nach Krain.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages V.

Mit 15. Mai 1890 tritt zum Sächsisch-Thüringischen Verbandstarif vom 1. Mai 1889 der Nachtrag V in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Wien, am 29. April 1890. [267]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Vereins-Reiseverkehr.

Neues Fahrschein-Verzeichniss.

Ab 1. Mai 1880 gelangt ein neues Fahrschein-Verzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte zur Ausgabe.

Hiedurch wird das Verzeichniss der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte vom 1. Mai 1889 sammt Nachträgen aufgehoben.

Wien, am 25. April 1890. [268]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Tages-Schnellzugs-Verbindung Wien (K. F. J. B.)—Eger.

Vom 1. Mai 1890 an werden die Tagesschnellzüge Wien (K.F.J.B.)—Marienbad—Eger mit directem Anschlusse nach und von Franzensbad und Carlsbad zu den folgenden Zeiten täglich in Verkehr kommen: Wien ab 8 U. 35 M. Früh, Marienbad an 5 U. 15 M. Nm., Eger an 6 U. Abds., Franzensbad an 6 U. 20 M. Abds., Carlsbad an 8 U. Abds.

In der Gegenrichtung:

Carlsbad ab 8 U. 50 M. Früh, Franzensbad ab 8 U. 1 M. Früh, Eger ab 10 U. 50 M. Früh, Marienbad ab 11 U. 30 M. Früh, Wien an 8 U. 28 M. Abds.

Bei diesen Zügen verkehren directe Wagen I. und II. Classe zwischen Wien-Marienbad-Eger, Wien-Franzensbad und Wien-Carlsbad

Wien, am 25. April 1890. [269]

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Tarifberichtigungen.

Am 1. Juni 1890 treten Berichtigungeu zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2, und Theil III, Heft 1 und 2, für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband in Kraft, welche fast durchgehends Herabsetzung von Frachtsätzen betreffen.

Die Aufhebung der Schnittsätze der Schnitttafel I im Ausnahmetarife Nr. 13 des Nachtrages V zu Theil III, Heft 1, wird mit 14. Juni 1890 stattfinden. Die bezüglichen Tarifnachträge werden demnächst zu beziehen sein.

Wien, am 29. April 1890. [270]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar. Eisenbahnen.

Nachtrag V zum gemeinsamen Tarife, Theil I.

Am 15. Mai 1890 tritt der obenbezeichnete Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält: Aenderung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern, Aenderungen der speciellen Bestimmungen für bestimmte Transportgegenstände, Aenderung der Güterclassification und Aenderung und Ergänzung der Anlage D zum Betriebsreglement.

Exemplare sind bei den betheiligten österr.-ungar. Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 29. April 1890. [271]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Tour- und Retourkarten zwischen Zistersdorf und Wien.

Ab 15. Mai 1890 gelangen zwischen Zistersdorf und Wien in beiden Richtungen directe Tour- und Retourkarten II. und III. Classe für Personenzüge zum Preise von fl. 3.78 bezw. fl. 2.54 zur Ausgabe.

Die Giltigkeitsdauer beträgt drei Tage, Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt, das Freigewicht für Reisegepäck 25 kg auf jeder Fahrt.

Wien, am 29. April 1890. [272]

Sächsisch-Oesterreichischer Verband.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.
Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.
Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.
Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.

Tarifbegünstigung für die land- und forstwirthschaftliche Ausstellung in Wien.

Vom 15. Mai bis 15. eventuell 31. October 1890 findet in Wien eine land- und forstwirthschaftliche Ausstellung statt.

Für die Beförderung der für diese Ausstellung bestimmten, als Eilgut oder als Frachtgut aufgegebenen Objecte werden, insoweit in den Tarifen für die obigen Verbände directe Frachtsätze bestehen, unter den nachstehenden Bedingungen und unter Aufrechthaltung der sonstigen Tarifbestimmungen folgende Ermässigungen von den directen Frachtsätzen im Rückerstattungswege bewilligt, und zwar:

a) Seitens der österreichischen Bahnen:

sowohl für den Hin- als auch für den Rücktransport auf österr. Gebiete eine 50percentige Ermässigung von den aus den directen Frachtsätzen auf die betreffenden österr. Bahnen entfallenden Antheilen.

b) Seitens der deutschen Bahnen:

für den Rücktransport die Rückerstattung der aus den directen Frachtsätzen auf dieselben entfallenden vollen Antheile, wenn die Rücksendung an den Aussteller des Gutes erfolgt.

Diese Begünstigungen werden bei Erfüllung folgender Bedingungen gewährt, und zwar:

1. Der Frachtbrief über jede für die Ausstellung bestimmte Sendung muss mit einem Certificate des Ausstellungscomité nach beigesetztem Muster belegt sein, welchem der Name des Versenders, sowie die Bezeichnung der Sendung zu entnehmen ist. Die Sendungen müssen auf dem Hintransporte an das Generalcomité der Ausstellung adressirt sein und sind in den Frachtbriefen für den Hintransport als „Ausstellungsgut" zu bezeichnen.

   Auch ist in den Frachtbriefen ausdrücklich zu vermerken, dass die mit denselben aufgegebenen Sendungen durchwegs Ausstellungsgut darstellen.

2. Dem Frachtbriefe über jede retourgehende Sendung muss der Frachtbrief über den Hintransport zur Ausstellung beigegeben sein, welcher die Bestätigung des Ausstellungscomité enthalten muss, dass die in dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenstände ausgestellt waren und nicht verkauft wurden.

   Die Rücksendung muss innerhalb vier Wochen nach Schluss der Ausstellung stattfinden.

   Ist von einer Sendung nur ein Theil unverkauft geblieben, so werden die für den Rücktransport bewilligten Begünstigungen nur für diesen gewährt.

   Werden beim Hintransporte Ausstellungsgüter mit anderen Gütern zu einer Frachtbrief-Sendung vereinigt, so ist die frachtfreie Rückbeförderung für eine Theilsendung auf den deutschen Bahnen ausgeschlossen.

   Die Rückbeförderung darf nur in einer Sendung an den Aussteller des Frachtbriefes über die Hinbeförderung erfolgen.

3. Die Sendungen dürfen weder auf dem Hin- noch Rücktransporte mit Nachnahmen belastet sein. Zulässig sind nur Nachnahmen der Speditionsspesen. Lieferzeit-Interesse-Declaration ist ausgeschlossen.

   Sämmtliche Nebengebühren sind sowohl bei dem Hin- als bei dem Rücktransporte voll zu entrichten.

4. Dem Versender bleibt für den Hintransport die Wahl der Beförderungsroute überlassen. — Diese Route muss jedoch im Verbande gleichfalls transportberechtigt sein, worüber nähere Auskunft beim Aufgabsexpedite zu erhalten ist. — Für den Rücktransport ist jedoch dieselbe Route, wie für den Hintransport zu wählen.

Die Rückerstattung der gegenüber den obigen Begünstigungen entfallenden Frachtdifferenzen findet sowohl für den Hin- als Rücktransport nur an diejenige Partei statt, welche die Fracht bezahlt hat, somit bei frankirten Sendungen an den Versender, bei angewiesenen Sendungen an den Adressaten.

Dieselbe erfolgt gegen Vorlage der oberwähnten mit dem Certificate des Ausstellungscomités belegten Original-Frachtbriefe über den Hin- und Rücktransport der Sendung.

Wien, im April 1890. [273]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien, I., Herrengasse 13.

Allgemeine land- und forstwirthschaftliche Ausstellung, Wien 1890

unter dem Allerhöchsten Protectorate
Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät.

Anmeld.-Nr. — *Gr.*

CERTIFICAT.

Es wird hiemit bestätigt, dass die nachstehend verzeichnete Sendung ausschliesslich Ausstellungsobjecte enthält, welche für die land- und forstwirthschaftliche Ausstellung in Wien 1890 bestimmt sind.

Verzeichniss der Sendung.

Absender	Zeichen der Colli	Nummer der Colli	Inhalt der Colli	Gewicht in Kilo der Colli	Anmerkung

WIEN, den .... *1890.*

Das Directions-Comité
für die
land- und forstwirthschaftliche Ausstellung, Wien 1890.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1072	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Eisenwaaren der Classe A und B, Dampfkessel bis 6·3 m Länge	Königgrätz	Budapest St.E.G. „ -Josefstadt „ -Donauufer-Bahnhof „ -Kelenföld „ -Südbahn „ -Lipótváros	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	152·6 kr.		Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf die reclamirende Firma als Versender lautend, vorzulegen spätestens Ende Februar 1891	Die ermässigten Frachtsätze finden auch für Dampfkessel von mehr als 6·3 m bis 19 m Länge, zu deren Beförderung mehr als ein Waggon erforderlich ist, jedoch nur unter den im Tarife, Theil I auf Seite 28 sub III a), b) u c) enthaltenen allgemeinen Bestimmungen Anwendung
						Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				164·8 kr.				
						Bei Aufgabe beliebiger Mengen als Frachtgut				202·7 kr.				
1073	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglas in beliebiger Verpackung, und zwar: Hohlglaswaaren, ordinäre, als: Wein-, Bier- und Champagnerflaschen, Sodawasser und Arzneiflaschen, Lampencylinder, gewöhnliche Wasserflaschen, gewöhnliche Trinkgläser, sowie andere nur gepresste, geblasene oder gegossene, nicht geschliffene, nicht gemusterte, nicht gefärbte oder bemalte, nicht versilberte oder vergoldete Hohlglaswaaren	Weisskirchen	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung pro Frachtbrief und Wagen mindestens für 10000 Kilogramm unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe B bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Local-, respective Gemeinschafts-Tarife	Verschieden	1·33 Mark		Im Rückvergütungswege	ad a) Vorlage der auf den Namen des Reclamirenden als Aufgeber lautenden Orig.-Aufgabs-Recep. ad b) Vorlage der auf den Namen des Reclamirenden als Aufgeber lautenden Orig.-Aufgabs-Recep. und der Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach St.E.G. trs., bezw. Tetschen Oe.N.W.B. trs., sowie der Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Bodenbach oder Tetschen nach den fraglich. ausländischen Stationen. Diese Documente ad a), bezw. b) müssen spätestens bis Ende März 1891 eingereicht werden	Dieses Zugeständniss findet nur dann Anwendung, wenn die Transporte für Hamburg, für belgische, niederländ. oder französische Stationen bestimmt sind und a) mit directen nach vorbenannten ausländ. Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen oder b) mit nach Bodenbach St.E.G. trs. oder Tetschen Oe.N.W.B. trs. lautenden Frachtbriefen aufgegeben und von dort nach den obenbenannten Stationen weitertransportirt werden. Ausserdem müssen diese Transporte zu gleichen Theilen nach Bodenbach transit und nach Tetschen transit aufgegeben werden
				Wall.-Meseritsch						1·46 Mark				
				Krasna						1·46 Mark				
				Weisskirchen		... mindestens für 5000 Kilogramm				1·67 Mark				
				Wall.-Meseritsch						1·86 Mark				
				Krasna						1·86 Mark				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1074	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Szatymáz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	500 Tonnen. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	kr. 117·0	kr. 107·0	kr. 10·0	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1891	
					Floridsdorf				117·0	107·0	10 0			
					Schwechat-Kledering				118·3	108·3	10·0			
				Kistelek	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.				114·5	104·5	10·0			
					Floridsdorf				114·5	104·5	10 0			
					Schwechat-Kledering				115·8	105·8	10·0			
1075	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Spec.-Tar. 2	Bilnitz-Brumov	Wolkersdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	Bestehen keine	kr. 53·5		Im Kartirungswege		
				Zsolna transit						45·6				
			Holz der Classe C	Bilnitz-Brumov						53·3				
				Zsolna transit via Tepla-Trencsen—Marchegg						54·4				
1076	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Přelouč loco	Pardubic	Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Frachtzahlung mindestens für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für den Special-Tarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 30. April 1891	Localtarife	kr. 6·1	kr. 4·5	kr. 1·6	Im Kartirungswege		
					Peček				12·7	12·0	0·7			
					Plaňan				17·9	16·6	1·3			
					Svojšic				20·7	19·6	1·1			
					Zasmuk				22·7	21·6	1·1			
					Gr.-Bečvar				24·3	21·6	2·7			
					Opočno				21·1	20·0	1·1			
					Cerekvic-Böhm.-Hruschau				22·0	19·6	2·4			
					Königgrätz				Bestehen keine directen Frachtsätze	12·1				
					Předměřitz					13·2				
					Cernožic					14·9				
					Smiřic					14·5				
					Adlerkostelec					18·6				
					Sadova-Dohalic					21·3				
1077	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Přelouč loco	Cernožic	2000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Frachtzahlung mindestens für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis 30. April 1891	Kartirungssätze (vide Publication sub Post-Nr. 1076)	kr. 14·9	kr. 13·0	kr. 1·9	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Juli 1891	
					Königgrätz				12·1	10·3	1·8			
					Předměřic				13·2	11·4	1·8			
					Smiřic				14·5	12·6	1 9			
					Adlerkostelec				18·6	17·6	1·0			
					Pardubic				4·5	3·1	1·4			
					Opočno				20·0	16·6	3·4			
					Cerekvic-Böhm.-Hruschau				19·6	16·2	3·4			
					Peček				12·0	11·1	0·9			
					Plaňan				16·6	15·7	0·9			
					Svojšic				19·6	18·7	0·9			
					Zasmuk				21·6	20·7	0 9			
					Gr.-Bečvar				21·6	20·7	0·9			
1078	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Jaroslau-Sokal	Mehl und Mahlproducte	Sokal	Przeworsk	Auflieferung eines Minimalquantums von 50 Wagenladungen à 10 Tonnen	Bis 1. Mai 1891	Localtarife	kr. 58·3	kr. 55·3	kr. 3·0	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Refactiewerber als Aufgeber lautenden Original-Aufnahmsscheine, spätestens bis 1. Juli 1891	
					Łańcut				64·4	60·3	4·1			
					Rzeszów				69·8	64·7	5·1			
					Sędziszów				78·1	71·4	6·7			
					Ropczyce				80·4	73·4	7·0			
					Dembica				84·2	76·6	7·6			
					Czarna				87·6	79·5	8·1			
					Tarnów				93 7	84·6	9·1			
					Bogumiłowice				96·1	86·6	9 5			
					Słotwina				100·0	90·5	9·5			
					Bochnia				102·6	93·1	9·5			
					Bierzanów				108·4	98·9	9·5			
					Wieliczka				109·4	99·9	9·5			
					Podgórze-Plaszów				109·4	99·9	9·5			
					Przeworsk	Auflieferung eines Minimalquantums von 100 Wagenladungen à 10 Tonnen			58·3	52·4	5·9			
					Łańcut				64·4	56·2	8·2			
					Rzeszów				69·8	59·6	10·2			
					Sędziszów				78·1	64·8	13·3			
					Ropczyce				80·4	66·4	14·0			
					Dembica				84·2	69·0	15·2			
					Czarna				87·6	71·4	16 2			
					Tarnów				93·7	75·6	18·1			
					Bogumiłowice				96·1	77·2	18·9			
					Słotwina				100·0	81·0	19·0			
					Bochnia				102·6	83·6	19·0			
					Bierzanów				108 4	89·4	19 0			
					Wieliczka				109·4	90·4	19·0			
					Podgórze-Plaszów				109·4	90·4	19·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1079	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz aller Art (Bretter, Latten, Schindeln u. dgl.)	Stationen der Strecken: Ławoczne loco—Stryj—Tłumacz (incl.) und Suczawa (incl.)—Stanislau	Husiatyn transit	Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Galizischer Gemeinschaftsverkehr	Verschieden	Die um 20% ermässigten Frachtsätze des Specialtarifes 2 im Localtarif, Nachtrag VI, auf Grund der kilometrischen Gesammtentfernung	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1891 zu bewirkende Vorlage der auf die schliessende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, sowie Vorlage der Original-Frachtbriefe bis Husiatyn trs., auf welch' letzteren die erfolgte Ausfuhr nach Russland durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt sein muss. Diese mit Datum, Stampiglie und Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und Magazinsbeamten ausgestellt werden, und hat zu lauten: Sendung ist angelangt von Station . . . . . am . . . . . unter Frachtkarte Nr. . . . . . Brief Nr. . . . . . und hat bis zum Austritte nach Russland am . . . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert	
1080	K. k. St. B.		Roh gegossene und vorgewalzte Metalle u. Metallplatten	Triestinghof	Scheibmühl und umgekehrt	Aufrechthaltung der für Güter der Classe A bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif	27·5	20·9	6·6	Im Kartirungswege		
1081	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier aller Art	Szczerzec	Ławoczne transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Frachtbriefe müssen direct bis zur Bestimmungsstation lauten und dürfen keine Routenvorschreibung tragen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	104·5	47·1	57·4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	
					Łupków-Landesgrenze				143·4	94·5	48·9			
1082	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, u. zw. Mörtel-, Weiss- und Schwarzkalk, Kalk, gebrannt, Zuschlagskalk, Dungkalk u. Dunggyps	Staresiolo	Lemberg	Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg pro Wagen od. Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	10·0	6·0	4·0	Im Kartirungswege		
1083	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine	Borynicze	Chodorów	Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür; Einhaltung der für den Ausnahmetarif VII des Localtarif, Nachtrag VI, bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	5·9	4·1	1·8	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1084	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		D a c h z i e g e l	Podgorze-Plaszów, Tarnów, Przemyśl u Lemberg transito mit der Provenienz ab Niepolomice	sämmtlichen Stationen der im k. k. Staatsbetriebe befindlichen galizischen und Bukowinaer Eisenbahnlinien, mit Ausnahme der Kolomeaer u. Bukowinaer Localbahnen, sowie der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Aufgabe von 10000 kg per Frachtbrief und Wagen. Beibringung directer bis zur Bestimmungsstation lautender Frachtbriefe, welche keine Routenvorschrift tragen dürfen a) bei Entfernungen von 168 b. 204 km b) bei Entfernungen über 204 km } ab den nebengenannten Einbruchsstationen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	a) 25·6 b) Ausnahme-Tarif III des Local Gütertarif-Nachtrages VI	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1891 vorzulegen sind	
1085	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumwolle	Fehring	Fürstenfeld	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	18·4 kr	16·0 kr.	2·4 kr.	Im Kartirungswege		
			Garne und Garnabfälle nach Steinamanger loco und transit	Fürstenfeld	Fehring	a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen			a) 23·2 b) 18·4	a) 19·2 b) 16·0	a) 4·0 b) 2·4			
1086	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Glasscherben	Wien-Nordbahnhof	Gewitsch-Jaromeritsch	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	45·5 kr.		Im Kartirungswege		
1087	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hohlglaswaaren, unverpackt, bezw. in Steigen oder Fässern verpackt	Gewitsch-Jaromeritsch	Prossnitz loco und trans.	Bei Aufgabe beliebiger Mengen unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	37·0 kr.		13·0 kr.	Im Kartirungswege		
					Olmütz Stadt				37·9 kr.	24·0 kr.	13·9 kr.			
					Olmütz-Neugasse und Olmütz-Hodolein transito via (Cellechowitz)				Verschieden	32·0 kr.	Verschieden			
			Soda und Pottasche	Prossnitz transito	Gewitsch-Jaromeritsch	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			29·4 kr.	24·0 kr.	5·4 kr.			
1088	Böhm. Nordbahn		Kohle (mineralische) in ganzen Wagenladungen	Kralup B.N.B.	Josefsthal Münchengrätz Satalic Svijan Podol Turnau Vysočan	Unter Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis ultimo April 1891	Localtarif v. 15. August 1889	24·8 27·8 17·6 29·9 31·7 20·0	24·2 24·7 15·0 24·7 30·1 12·4	0·6 3·1 2·6 5·2 1·6 7·6	Im Kartirungswege		
					Unterbautzen			Directer Tarif vom 15. October 1886	39·0	37·5	1·5	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1089	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Gewöhnliche Eilgüter	Wien Nordbahnhof	Bochnia	Nachweisung eines **Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg)** von und nach Wien Nordbahnhof und eines **Minimal-Verfrachtungsquantums von 75 metr. Tonnen (à 1000 kg)** von und nach Brünn Nordbahnhof in den begünstigten Relationen. Auflieferung der an einem Tage in einer der begünstigten Relationen zur Beförderung kommenden Collis mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss und eine Routenvorschrift, wie auch eine Werthdeclaration nicht enthalten darf. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof vereinbart und in dem zu jedem Collo gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss. Der Umfang der einzelnen Collis darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht übersteigen und dürfen in denselben feuergefährliche und explodirbare Güter nicht enthalten sein. Kleinere Collis unter 1000 Kubik-Centimeter pro Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korb oder Sack verpackt, verschlossen und entsprechend bezettelt sein und als ein Collo aufgeliefert werden. Die Abnahme der Collis in der Bestimmungsstation muss sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden mit dem Beginne der letzteren erfolgen	Bis 30. April 1891	Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr vom 1. December 1888	717·8	400·0	317·8	Im Kartirungswege		Zum Zwecke der Sicherstellung der Auflieferung der stipulirten Minimalquantitäten innerhalb der festgesetzten Frist und der Erfüllung der sonstigen, an das Zugeständniss geknüpften Bedingungen, haben diejenigen Firmen, welche auf das Zugeständniss reflectiren, eine Caution von 10000 fl. (zehntausend Gulden) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen.*)
					Tarnow				767·8	400·0	367·8			
					Rzeszow				866·8	400·0	466·8			
					Jaroslau				930·8	400 0	530·8			
					Przemysl				974·8	400·0	574·8			
					Lemberg C.B.				1094·8	400·0	694·8			
					Brody				1209·8	400·0	809·8			
					Zloczow				1188·8	400 0	788·8			
					Tarnopol				1268·8	400 0	868·8			
					Podwoloczyska				1332·8	400·0	932·8			
				bezw. vice versa										
				Brünn Nordbahnhof	Bochnia			Tarifheft 1 für den Galizisch-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr vom 1. Juli 1889	552·8	400·0	152·8			
					Tarnow				602·8	400 0	202·8			
					Rzeszow				701·8	400·0	301·8			
					Jaroslau				765·8	400·0	365·8			
					Przemysl				809·8	400·0	409·8			
					Lemberg C.B.				929·8	400 0	529·8			
					Brody				1044·8	400·0	644·8			
					Zloczow				1023·8	400·0	623·8			
					Tarnopol				1103·8	400·0	703·8			
					Podwoloczyska				1167·8	400·0	767·8			
				bezw. vice versa										

*) Diese Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die Bedingungen des Zugeständnisses durch die vertragschliessende Firma nicht vollständig erfüllt sind. Der Beweis für die Erfüllung der letzteren und für die Auflieferung der Minimalquantitäten ist durch Vorlage eines Verzeichnisses über die beförderten Sendungen und der hiezu gehörigen, auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse zu erbringen, deren Einreichung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses erfolgen muss.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1090	**Böhmischen Westbahn**		Brodstellagen, leer retourgehend, als Frachtgut	Sämmtlichen Stationen	Sämmtlichen Stationen		Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Local-Gütertarif	Tarifclasse II	0·2 kr. pro 100 kg und 1 km mehr einer Manip.-Gebühr von von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
1091	**Südbahn-Gesellschaft**		Harze gemeine aller Art	Triest S.B. und Fiume	G r a t w e i n	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Zusammenstellung der für den Frachtguttransport im Verkehre nach, bezw. von Triest und Fiume zur Berechnung gelangenden Frachtsätze vom 24. December 1883	100 Kreuzer Noten inclus. Manip.-Geb.	76 Kreuzer Noten inclus. Manip.-Geb.	24 Kreuzer Noten inclus. Manip.-Geb.	Im Kartirungswege		
1092	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Guttaperchadraht (Metalldraht in Guttapercha-Umhüllung)	Peri transito	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen in Mailand mit directen nach Wien lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und im Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr abgefertigt werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den directen Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	90·80 Francs pro Tonne = 1000 kg	65·00 Francs pro Tonne = 1000 kg	25·80 Francs pro Tonne = 1000 kg	Im Kartirungswege		
1093	**Oesterr. Nordwestbahn**		Braunkohlen in vollen Wagenladungen aus dem Aussig-Teplitzer Kohlenreviere	Aussig Oe.N.W.B.	Wegstädtl	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 metr. Tonnen.** Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Wegstädtl adressirt sein. Das Abladen hat die Partei innerhalb der jeweilig festgesetzten Frist auf ihre eigenen Kosten und durch ihre eigenen Arbeiter besorgen zu lassen	Vom 1. Mai 1890 bis Ende April 1891	Tarif für den Transport böhm. Braunkohlen via Aussig nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. April 1890	12·0 kr. ö. W.	8·0 kr. ö. W.	4·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Jede der contrahirenden Firmen hat eine Caution von ö. W. fl. 2000 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet) zu erlegen, welche sie sofort retournirt erhält, sobald mittelst Vorlage der auf die Firma als alleinigen Aufgeber und die Zuckerfabrik in Wegstädtl als Empfänger lautenden Original-Aufgabs-Recepisse der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 5000 metr. Tonnen expedirt wurden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums verfällt von der Caution die Differenz zwischen dem officiellen und zugestandenem Frachtsatze für das factisch aufgelieferte Quantum. Der zugestandene Frachtsatz versteht sich exclusive eventuell entfallender tarifmässiger Nebengebühren.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums — unter welcher die Tarifermässigung publicirt wurde	Post-Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	Bezeichnung der Verkehrsrelation nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 152 vom 31. Decemb. 1889	3551	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Kroscienko Ustrzyki Olszanica Lisko-Lukawica Szczawne-Kulaszne Komancza Lupków	Saybusch transit	

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung vom 22. April 1890 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1890 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe vom 15. Mai 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A per 1500 Mark der d. R. W. 76 Stück, und zwar die Nummern:

von 1049	bis 1052	von 5685	bis 5688
„ 1621	„ 1624	„ 6073	„ 6076
„ 1937	„ 1940	„ 7125	„ 7128
„ 2029	„ 2032	„ 7445	„ 7448
„ 4037	„ 4040	„ 8689	„ 8692
„ 4241	„ 4244	„ 8937	„ 8940
„ 4389	„ 4392	„ 9113	„ 9116
„ 4497	„ 4500	„ 9661	„ 9664
„ 4901	„ 4904	„ 12049	„ 12052
„ 5429	„ 5432		

b) von den Obligationen lit. B per 300 Mark der d. R. W. 160 Stück, und zwar die Nummern:

von 14981	bis 15000	von 28761	bis 28780
„ 17801	„ 17820	„ 31641	„ 31660
„ 21741	„ 21760	„ 33581	„ 33600
„ 26821	„ 26840	„ 38181	„ 38200

Die Auszahlung dieser ausgelosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1890 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Schuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Coupons und des Talons mit dem auf der Theilschuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1890 angefangen nach dem Wortlaute derselben, und zwar:

in **Deutschland** in Mark deutscher Reichswährung;
in **Oesterreich** nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in derselben Valuta oder in Gulden ö. W. Silber in dem dem Curswerthe der Mark entsprechenden Betrage
in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Co.;
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer;
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und Herrn S. Bleichröder;
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt;
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt;
in **Frankfurt a M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Von den in den früheren Jahren ausgelosten Obligationen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1886 die Obligationen
lit. A Nr. 4669, 4670, 4671 und 4672.
lit. B Nr. 22735.

Aus dem Verlosungsjahre 1887 die Obligationen:
lit. A Nr. 4612, 5383 und 10312.
lit. B Nr. 13481, 13482, 13489, 13490, 13491, 29417, 29418, 29419, 38526, 38527, 38528, 38529, 38530, 38531, 38532, 38533, 38901, 38903, 38915.

Aus dem Verlosungsjahre 1888 die Obligationen:
lit. B Nr. 13098, 13099, 13100, 14422, 17108, 17110, 17112, 17120, 35212, 35215, 36207.

Aus dem Verlosungsjahre 1889 die Obligationen:
lit. A Nr. 10612.
lit. B Nr. 12407, 37483 und 37485.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird an dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 24. April 1890.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 22. April 1890 stattgefundenen Auslosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 19. April l. J. stattgefundenen 32. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 103 Stück Actien wurden folgende Nummern gezogen:

210	287	348	719	1325	1879	1881	2081
2191	2424	2628	3290	3753	3837	3833	4413
4696	4771	4788	4794	4799	4830	4834	5012
5148	5446	5631	5836	6370	7108	7349	7749
8240	8380	8801	8898	9080	9087	9189	9430
9484	10062	10452	10755	10825	11608	11659	12033
12149	12423	13044	13141	13304	13330	13352	14582
14781	14919	15145	15549	15742	18777	16222	17045
17071	17673	17726	17833	17940	18142	18224	18388
18936	18961	19000	19093	19147	19193	19308	19511
19527	20412	21001	21332	21674	21838	21972	22088
22283	22491	23257	23276	23614	23868	24331	24635
25134	25727	25832	26434	26495	26738	26844	

Die Auszahlung dieser ausgelosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien mit Coupons von einschliesslich Nr. 33 an und des Talons vom 1. Juli 1890 angefangen mit dreihundert Gulden ö. W. Bankvaluta

in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Co.;
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer;
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt;
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt;
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgelosten und rückgestellten Actien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt, und zwar: aus dem Verlosungsjahre 1889 die Nummern:
5390, 12303 und 19814.

Bei Einlösung der ausgelosten Actien wird der für fehlende Coupons entfallende Betrag vom Capital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 24. April 1890.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

In der heutigen XXX. (ordentlichen) Generalversammlung wurden:

1. der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1889 genehmigt;

2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse per fl. 552.818·53
 a) fl. 300.000 als Superdividende zu vertheilen und sohin den Juli-Coupon der im Umlaufe befindlichen 59.263 Actien mit fl. 10 ö. W. und der 737 Genussscheine mit fl. 5 ohne Abzug einzulösen,
 b) fl. 170.000 dem Specialfonds,
 c) fl. 30.000 dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden,
 d) den Rest von fl. 52.818·53 auf die Rechnung des Jahres 1890 vorzutragen;

3. die vorjährigen Revisoren, Herren
Carl Auspitz,
Dr. Adolf Ehrenfeld und
Julius Kunewalder,
sowie die Ersatzmänner
Ferdinand Kitt,
Dr. Johann Natterer
per acclamationem wiedergewählt, und
Ferdinand Frankl
neugewählt. Endlich

4. in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren
Leopold von Lieben,
Moritz Baron von Schnapper,
August Baron von Stummer und
Carl Ritter von Weiss
wiedergewählt.

Wien, am 28. April 1890.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Lagerhaus der Stadt Wien.

Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. — Reservoirs für Spiritus. — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — Station „Wien Lagerhaus“ der k. k. Donau-Uferbahn. — Station „Landungsplatz des Lagerhauses der Stadt Wien“ der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. — Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.

Auszug aus dem Specialtarif

sammt Nachträgen

für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducte.

Lagerzins per Woche und 100 kg: **in Säcken** $^6/_{10}$ kr.; **geschüttet** . . . . fl. —.$^8/_{10}$
Assecuranz für je 100 fl. versicherten Werth und Monat „ —.$4^1/_2$

NB. Für geschüttetes Getreide, welches während mindestens 5 Monaten ununterbrochen auf Lager bleibt:
 Lagerzins per Woche und 100 kg . . . . fl. —.$^6/_{10}$
 Assecuranz für je 100 fl. versicherten Werth und Monat . . . . „ —.03

Einlagerung in Säcken aufschichten oder schütten incl. Abwage:
 aus dem Waggon od. vom Wagen (Sackwaare) pro 100 kg fl. —.02
 „ „ Schlepp (rinfusa), mit Ausnahme von Hafer . . . . „ 100 „ „ —.06
 aus dem Schlepp (rinfusa), Hafer . . . . „ 100 „ „ —.07

Auslagerung auf den Wagen oder in den Waggon incl. Abwage:
 Sackwaare in denselben Säcken . . . . pro 100 kg fl. —.02
 „ „ umgefassten Säcken . . . „ 100 „ „ —.04
 geschüttete Waare incl. fassen u. binden „ 100 „ „ —.04
 Speditionsgebühr . . . . pro Waggon fl. 1.—

Umschlag von Schiffsendungen incl. Abwage:
 aus dem Schlepp (rinfusa) in den Waggon, in Säcken verladen . . . . pro Waggon fl. 5.—
 aus dem Schlepp (rinfusa) in den Waggon, in egalisirten Säcken verladen . „ „ „ 6.—
 Speditionsgebühr . . . . „ „ „ 1.—

Umschlag von Bahnsendungen (incl. Speditionsgebühr):
 Reexpedition im Originalwaggon ohne Abwage . . . . . pro Waggon fl. 1.65
 Reexpedition mit Umladen incl. Abwage „ „ „ 3.35
 Reexpedition mit Umladen u. Umfassen in andere Säcke incl. Abwage . . „ „ „ 5.—
 Reexpedition mit Umladen u. Umfassen in egalisirte Säcke incl. Abwage . „ „ „ 6.—

Sackbänder, wo solche in Verwendung kommen . . . . . . „ „ „ —.30
Schaufeln . . . . pro 100 kg „ —.$^3/_4$
Putzen mit der Windreuter pro 100 kg leichte Frucht 8 kr., schwere Frucht . . . . . . „ —.05
Putzen mit dem Trieur pro 100 kg leichte Frucht 15 kr., schwere Frucht . . . . „ —.10

NB. Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, deren Verzollung, Versteuerung oder Transitobehandlung, Uebergabe an dritte und eventuelle Werth-Incassi dabei, Bemusterung und Versendung der Muster etc. werden billig und sachgemäss besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.

Auf die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen Lagerscheine (Warrants) ertheilen erste hiesige Bankinstitute Vorschüsse zu billigen und coulanten Bedingungen.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien, Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 51. **Wien, 3. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 7. April 1890 *), betreffend die Umwandlung des Nebenzollamtes I. Classe und Salzamtes in Capodistria in ein Hauptzollamt II. Classe und Ermächtigung zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffecten.

Das k. k. Nebenzollamt I. Classe und Salzamt in Capodistria in Istrien wird in ein Hauptzollamt II. Classe umgewandelt und überdies zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffecten nach Massgabe des Artikels IX, Z. 1, des Zollgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Dunajewski m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn (eventuell Drahtseilbahn) von Johnsdorf-Briesen einerseits zu der Station Brüsau-Brünnlitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und andererseits nach Opatowitz zum Anschlusse an die Mährische Westbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Zweigniederlassung Briesen der Firma Gessner, Pohl & Cie. in Müglitz (Mähren) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn (eventuell Drahtseilbahn) von Johnsdorf-Briesen einerseits zu der Station Brüsau-Brünnlitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und andererseits nach Opatowitz zum Anschlusse an die Mährische Westbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. April 1890. Z. 942.

---

*) Enthalten in dem am 26. April 1890 ausgegebenen XIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 63.

Die Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1889.

Dem kürzlich veröffentlichten „Bericht über die Verwaltung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nebst Mittheilungen über Staatseisenbahn-Neubau im Geschäftsjahre 1889“ entnehmen wir die folgenden wesentlichen Angaben:

Das der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstellte Bahnnetz erfuhr im Jahre 1889 durch die Uebernahme des Betriebes der Staatsbahnen Mürzzuschlag-Neuberg, Unterdrauburg-Wolfsberg, Erbersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt, sowie der auf österr. Gebiete gelegenen Theilstrecken der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn, der Ungarischen Westbahn, der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn sammt den von derselben betriebenen Bukowinaer und Kolomeaer Localbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec eine Erweiterung um 957·751 km, dann durch die Neueröffnung der Staatsstrecken Triest (S. Andrea)-S. Sabba und Tabor-Pisek-Ražice, sowie jene der Strecken der Mährischen Westbahn Prossnitz-Triebitz, Kostelетz-Čellechowitz und Kornitz-Opatowitz, der Theilstrecken der Oesterr. Localeisenbahnen Herzogenburg-Krems und Hadersdorf-Sigmundsherberg-Horn und der Localbahnen Gleisdorf-Weiz und Hadikfálva-Radautz eine Vergrösserung um 244·365 km, im Ganzen somit einen Zuwachs von 1202·116 km. Die Betriebslänge des staatlichen Netzes erreichte hiedurch, sowie in Folge

einiger Längenänderungen bei schon bestehenden Bahnen mit Ende 1889 eine Ausdehnung von 6912·500 km, das sind 16·42 pCt. mehr als im Vorjahre, während die Baulänge des staatlichen Betriebsnetzes zu jenem Zeitpunkte über 6841·925 km betrug.

Die Organisation des Centraldienstes bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat durch die mit 1. Jänner 1889 in Kraft getretene neue Geschäftsordnung ihren Abschluss gefunden. Innerhalb derselben jedoch erfolgte bei der Fachabtheilung für den Verkehrsdienst mit 1. August 1889 die Errichtung eines eigenen Bureaus für militärische Angelegenheiten, wonach die zur Wahrung der verschiedenen Dienstgeschäfte bestehenden 6 Fachabtheilungen im Ganzen 30 Bureaux umfassten.

In das Jahr 1889 fällt weiters auch die neue Systemisirung des Personalstandes für sämmtliche der k. k. General-Direction unterstellten Bahnen. Mit derselben war eine der Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes entsprechende Erweiterung, bezw. Neuaufstellung des Personalstandes zu dem Zwecke verbunden, die neu übernommenen Bediensteten unter Wahrung ihrer Rechte und ohne materielle Schädigung dem Personalstande der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einzufügen.

Hinsichtlich der Organisation der k. k. Eisenbahn-Betriebsämter ist in vorliegendem Berichte bemerkt, dass im Interesse der raschen Abwicklung die aus der Gebahrung von Frachtgebühren-Crediten an Parteien sich ergebenden Agenden mit 1. October 1889 an die genannten Dienststellen überwiesen wurden, und zu diesem Behufe eine genaue Umschreibung der Competenz der letzteren hinsichtlich der Verlängerung von Wagenbenützungsfristen und der Reducirung von Wagenverzögerungsgebühren erfolgte. Durch die im Gegenstandsjahre eingetretene namhafte Erweiterung des Netzes der in Mähren und Schlesien im Staatsbetriebe gestandenen Eisenbahnen ergab sich die Nothwendigkeit, im Interesse der glatten Abwicklung des executiven Dienstes den Wirkungskreis der für diese Bahnen errichteten Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg ab 1. August 1889 namhaft zu erweitern. Ausser diesen Competenzverschiebungen ergaben sich in Folge des im Jahre 1889 eingetretenen Streckenzuwachses auch solche bei den Eisenbahn-Directionen Wien, Villach, Pilsen, Prag, Krakau und Lemberg, bezüglich welcher die Ueberwachung des executiven Dienstes eine neue Abgrenzung ihrer Bezirke nöthig machte. Aber auch in Ansehung der untersten Stellen des localen Betriebsdienstes erwiesen sich aus den bereits erwähnten Anlässen mannigfache Verschiebungen, bezw. Erweiterungen des Wirkungskreises als nothwendig. So wurden auf den neu hinzugekommenen Bahnlinien in Lemberg, Stanislau, Czernowitz, Kolomea und Zolkiew Bahnbetriebsämter und in den erstgenannten vier Stationen, wie in Krems, Feldbach, Freiwaldau, Mähr.-Trübau, Olmütz und Pisek neue Bahnerhaltungs-Sectionen errichtet und überdies auch in Betreff des Wirkungskreises der Heizhäuser mehrfache Aenderungen vorgenommen.

Die geographische Lage der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen sowohl, als die vielfachen, in dem Gebiete der Nachbarbahnen vorkommenden tarifarischen Aenderungen bedingten die Entfaltung einer umfangreichen Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung auf commerziellem Gebiete. Aus Rücksichten der Pflege directer Verkehrsbeziehungen war die k. k. General-Direction im Jahre 1889 an 169 Verkehrsverbänden betheiligt, für deren 29 dieselbe die Geschäftsführung besorgte.

Im Laufe des Jahres wurden überdies 5 Nachträge zu dem Localtarife, ferner 61 Tarifhefte und 199 Tarifnachträge für den Verbandsverkehr, an dem die k. k. General-Direction betheiligt ist, herausgegeben und die tarifarischen Vorkehrungen für die im Jahre 1889 dem Staatsbetriebe zugewachsenen Strecken getroffen. In das Gegenstandsjahr fallen auch die Vorbereitungen für eine Neuauflage des Localtarifes sämmtlicher im Staatsbetriebe stehenden Linien.

Der Status des ständigen Personals der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen umfasste am Ende des Berichtsjahres 3308 Beamte und Aspiranten, 2151 Unterbeamte, 5425 Diener und 4155 Wächter, im Ganzen also 15.039 Bedienstete, das sind 489 mehr als im Vorjahre. Nebst diesem, dem Status der Oesterr. Staatsbahnen angehörenden Personale standen ab 1. Jänner, bezw. 1. Juni 1889 noch weiters in Verwendung die anlässlich der Uebernahme der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn, der Ungarischen Westbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn übernommenen Bediensteten in der Gesammtzahl von 1430, deren Einreihung in den Status des ständigen Personals ab 1. Jänner 1890 auf Grund der neuen Systemisirung erfolgen konnte.

Die Anzahl und Organisation der unter der Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehenden Versorgungs- und Humanitäts-Institute hat im Jahre 1889 mehrfache Aenderungen erfahren. Die Uebernahme der österr. Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn brachte es mit sich, dass auch die bei diesen Bahnen bestandenen Versorgungs- und Humanitäts-Institute durch die Staatseisenbahn-Verwaltung übernommen wurden; andererseits bedingten die gesetzliche Regelung der Krankenversicherung einschneidende Aenderungen der betreffenden Institutionen und die obligatorische Arbeiter-Unfallversicherung die Errichtung eines neuen, gemeinsamen Institutes, der „berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahn-Verwaltungen", welches mit 1. November 1889 seine Thätigkeit begann und dem gegenwärtig 28 Eisenbahn-Verwaltungen angehören, die zusammen 1013 Betriebe versichert haben, bei denen 17.879 versicherungspflichtige Personen beschäftigt sind, und woran die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen mit 426 Betrieben und 6340 versicherungspflichtigen Personen participirt.

Der im Jahre 1889 dem Staatsbetriebe zur Verfügung gestandene Fahrpark bestand aus 1218 Locomotiven, 1029 Tendern, 10 Wasserwagen, 2791 Personenwagen, 817 Post- und Gepäckswagen, 22.931 Lastwagen und 63 Schneepflügen, für welche die Beschaffungskosten sich pro Ende 1889 auf 86,938.595 fl. bezifferten.

Die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes gestalteten sich im Gegenstandsjahre wieder günstiger als im Vorjahre. Die Zahl der beförderten Passagiere hat 20,185.394, das Gewicht des transportirten Gepäcks, Eil- und Frachtgutes 14,813.500 t, mithin erstere um 864.460 Personen oder 4·47 pCt. und letzteres um 1,557.654 t oder 11·75 pCt. mehr als 1888 betragen. Die Einnahmen hiefür beliefen sich auf im Ganzen 58,807.333 fl. und haben gegen jene des Vorjahres um 3,412.247 fl. oder 6·18 pCt. zugenommen. In welcher Weise sich die Verkehrsmengen und die aus denselben erzielten Einnahmen im Vergleiche mit den analogen Ergebnissen des Vorjahres auf die einzelnen Gruppen des staatlichen Betriebsnetzes vertheilen, zeigt folgende Zusammenstellung:

	Westliche Staatsbahnen inclusive Mürzzuschlag-Neuberg, Unterdrauburg-Wolfsberg, Ungarische Westbahn, Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn	Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn	Dalmatiner Staatsbahn	Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien incl. I. Ungar.-galizische Eisenb., Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, Erzherzog Albrecht-Bahn u. Mährische Grenzbahn	Gesammtnetz
Durchschnittliche Betriebslänge in km	4025·295	166·271	123·552	1726·315	6041·433
Beförderte Civil- und Militärpersonen	17,322.321	249.611	67.378	2,546.084	20,185.394
gegen 1888 in Percent	+ 5·11	+ 4·84	— 4·13	+ 0·52	+ 4·47
Transportirtes Gepäck in Tonnen	40.055	460	115	10.579	51.209
gegen 1888 in Percent	+ 6·69	— 2·54	— 7·26	+ 3·36	+ 5·86
Transportirtes Eilgut in Tonnen	103.018	1.561	17	7.362	111.490
gegen 1888 in Percent	+ 3·28	+ 13·94	— 5·56	+ 2·25	+ 3·14
Transportirtes Frachtgut in Tonnen	12,392.193	222.412	31.786	2,121.286	14,650.801
gegen 1888 in Percent	+ 13·15	+ 15·14	+ 24·87	+ 3·80	+ 11·84
Einnahmen für Personen in Gulden	12,906.827	178.103	41.663	2,345.963	15,472.556
gegen 1888 in Percent	+ 10·36	+ 5·15	— 3·39	+ 8·37	+ 9·95
Einnahmen für Gepäck in Gulden	544.361	4.671	1.064	99.486	649·582
gegen 1888 in Percent	+ 10·80	— 9·79	— 12·96	+ 6·67	+ 9·92
Einnahmen für Eilgut in Gulden	1,043.860	9.035	148	84.862	1,137.905
gegen 1888 in Percent	+ 16·11	+ 8·90	— 1·11	+ 3·22	+ 14·97
Einnahmen für Frachtgut in Gulden	33,733.537	259.604	47.398	7,506.751	41,547.290
gegen 1888 in Percent	+ 7·23	+ 18·80	+ 7·21	+ 11·34	+ 8·01
Transport-Einnahmen im Ganzen fl.	48,228.585	451.413	90.273	10,037.062	58,807.333
gegen 1888 in Percent	+ 5·96	+ 12·46	+ 0·87	+ 6·89	+ 6·18

Der vorstehend ersichtlichen Steigerung der Transporteinnahmen steht in Folge der Eröffnung der Theilstrecke Tabor-Pisek-Ražice der Böhmisch-mährischen Transversalbahn und der Schleppbahn Triest (S. Andrea)-S. Sabba eine Zunahme der durchschnittlichen Betriebslänge um 151·822 km oder 2·58 pCt. gegenüber, welche den Vergleich zwischen den Ergebnissen des Jahres 1889 und jenes des Vorjahres umsoweniger zu beeinflussen vermochte, als die Verkehrsdichtigkeit auf den neuen Strecken der Böhmisch-mährischen Transversalbahn nur eine geringe war und auch auf den bereits 1888 im Betriebe gestandenen Linien dieser Bahn nur verhältnissmässig kleine Einnahmen erzielt wurden. Die Zunahme der Transporteinnahmen stellt sich demnach vorwiegend als Steigerung des Verkehres auf den bereits bestandenen Linien dar, was umsomehr ins Gewicht fällt, als das sich hieraus ergebende günstige Resultat ungeachtet des Umstandes erzielt wurde, dass in Folge der Missernte des Jahres 1889 im Getreideverkehr der westlichen Staatsbahnen allein ein Ausfall von circa 160.000 t zu verzeichnen war. Wenn trotzdem die aus diesem Ausfalle hervorgegangene Mindereinnahme nicht nur paralysirt, sondern durch die Steigerung der anderen Verkehre noch wesentlich überholt wurde, so ist dies ausser der Zunahme des Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehres, welche sich bei allen Gruppen des staatlichen Betriebsnetzes, ausgenommen die Dalmatiner und Istrianer Staatsbahn (letztere jedoch nur hinsichtlich des Gepäcksverkehres), ergab und bei den westlichen Staatsbahnen eine ziemlich bedeutende war, hauptsächlich der günstigen Entfaltung des Localgüterverkehres, sowie des Partei-Frachtenverkehres überhaupt zuzuschreiben.

Bezüglich der einzelnen Linien ist zu erwähnen, dass an dem günstigen Erfolge der die westlichen Staatsbahnen umfassenden Gruppe ausser den eigentlichen Staatsbahnen und dem Trajectbetriebe auf dem Bodensee, welche eine Mehreinnahme von 1,867.160 fl. abwarfen, die Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Folge bedeutenderen Kohlenverkehres in hervorragendem Masse, d. i. mit 429.952 fl. participirte und aus demselben Anlasse auch die Einnahmen der Prag-Duxer Eisenbahn sich um 410.757 fl. besserten. — Der früher bemerkte Ausfall im Getreideverkehre brachte es mit sich, dass die Güterbewegung über die Arlbergbahn von 615.000 t im Jahre 1888 auf 514.580 t im Gegenstandsjahre gesunken ist, welche Leistung jedoch noch immer jene Maximalleistung übersteigt, die beim Bau der Arlbergbahn mit 400.000 t per Jahr bemessen wurde. Die Besserung der Einnahmen der die Triest-Herpelje-Bahn betreffenden Gruppe um 50.040 fl. bietet ein erfreuliches Zeichen für die fortschreitende Entwicklung des Triester Verkehrs. In der Gruppe der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Bahnen in Galizien, Mähren und Schlesien sind es vor Allem die eigentlichen Staatsbahnen in Galizien, welche einem alle Transporte umfassenden Aufschwunge eine Mehreinnahme von 313.437 fl. zu verdanken haben.

Die Betriebsausgaben der im Staatsbetriebe gestandenen Bahnen haben pro 1889 zusammengenommen 30,283.756 fl., d. s. 929.405 fl. oder 3·17 pCt. mehr als 1888 betragen. Am Gesammtbetrage derselben participirten die Gruppe der westlichen Staatsbahnen mit 22,367.857 fl., d. s. 720.370 fl. oder 3·63 pCt., die Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn mit 448.017 fl., d. s. 6363 fl. oder 1·44 pCt., die Dalmatiner Staatsbahn mit 138.265 fl., d. s. 15.538 fl. oder 12·66 pCt. und die Gruppe der Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien mit 7,329.617 fl., d. s. 187.134 fl. oder 2·62 pCt. mehr als im Vorjahre.

Nach den einzelnen Dienstzweigen betrachtet, haben

sich die Kosten der allgemeinen Verwaltung in Folge von Ersparnissen bei den Personalausgaben, den Feuerassecuranzgebühren und dem Erfordernisse für Couponeinlösung um 18.767 fl. oder 2·93 pCt. vermindert, jene der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung hingegen, vom Streckenzuwachse abgesehen, in Folge der durch Elementarereignisse bedingten Anforderungen, der vermehrten Stahlschienen-Neulegung und erhöhter Substitutionskosten um 291.684 fl. oder 3·37 pCt. und die des Verkehrs- und commerziellen, sowie des Zugförderungs- und Werkstättendienstes durch gesteigerte Verkehrsintensität um 509.754 fl. oder 4·72 Percent bezw. um 146.704 fl. oder 1·58 pCt. vermehrt.

Einschliesslich der verschiedenen sonstigen Einnahmen und Ausgaben haben die Gesammteinnahmen der im Jahre 1889 im Staatsbetriebe gestandenen Eisenbahnen 62,342.062 fl. und die Gesammtausgaben derselben 38,585.795 fl. betragen, daher im Vergleiche zu den Ergebnissen des Vorjahres eine Steigerung um 3,933.853 fl. oder 6·74 pCt. bezw. 1,853.648 fl. oder 5·05 pCt. erfahren. Am Gesammtbetrage der Einnahmen, bezw. der Ausgaben participirten die Gruppe der westlichen Staatsbahnen mit 50,739.603 fl. oder 81·39 pCt., bezw. 28,325.823 fl. oder 73·41 pCt., die Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn mit 413.114 fl. oder 0·66 pCt., bezw. 502.832 fl. oder 1·30 pCt., die Dalmatiner Staatsbahn mit 96.061 fl. oder 0·15 pCt., bezw. 148.210 fl. oder 0·38 pCt. und die Gruppe der Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien mit 11,093.284 fl. oder 17·80 pCt., bezw. 9,608.930 fl. oder 24·91 pCt.

Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen ist für das Jahr 1889 gegenüber dem Vorjahre bezüglich des Gesammtnetzes ein günstigeres geworden. Das Gleiche ist rücksichtlich der einzelnen Gruppen mit Ausnahme der Dalmatiner Staatsbahn der Fall, bei welcher durch den ganzjährigen Betrieb der am 7. Juni 1888 eröffneten Strecke Siverič-Knin eine Ausgabenvermehrung eingetreten ist, der bei der Verkehrsarmuth des durchzogenen Gebietes eine im Verhältnisse der Streckenlänge gleichwerthige Einnahme nicht gegenübersteht. Das Verhältniss der eigentlichen Betriebsausgaben (exclusive der sonstigen Auslagen) zu den Transporteinnahmen incl. Agio ergab sich für das Gesammtnetz der im Staatsbetriebe gestandenen Eisenbahnen mit 51·33 pCt. gegen 52·99 pCt. im Vorjahre, und betrug bei der Gruppe der westlichen Staatsbahnen 46·38 pCt. gegen 47·56 pCt., bei der Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn 99·25 pCt. gegen 110·04 pCt., bei der Dalmatiner Staatsbahn 153·16 pCt. gegen 138·35 pCt. und bei der Gruppe der Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien 73·03 pCt. gegen 76·07 pCt. im Jahre 1888. Das Verhältniss der Gesammtausgaben zu den Gesammteinnahmen berechnet sich für die in Rede stehenden Eisenbahnen mit 61·89 pCt. gegen 62·89 pCt. im Vorjahre.

Die im Jahre 1889 erzielte Verzinsung des in dem Staatsbahnnetze, sowie in den von der Staatseisenbahn-Verwaltung betriebenen Privatbahnen investirten Anlagecapitals gelangt in der folgenden Tabelle zur Darstellung:

	Länge	Anlagekosten mit Ende 1889	Reinertrag mit Ende 1889	Capital-verzinsung pro 1889
	km	fl.	fl.	pCt.
Westliche Staatsbahnen incl. Mürzzuschlag-Neuberg und Unterdrauburg-Wolfsberg . .	3696	600,052.571	19,438.983	3·24
Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahnen	169	16,520.276	— 89.717	—
Dalmatiner Staatsbahn	125	12,759.212	— 52.149	—
Staatsbahnen in Galizien, Mähren u. Schlesien	928	66,083.261	763.752	1·16
Staatsbahnen . . .	4918	695,415.320	20,060.869	2·88
Ungarische Westbahn	68	6,538.157	137.159	2·10
Erste ungar.-galizische Eisenbahn	147	30,540.000	131.825	0·43
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	357	45,742.537	412.554	0·90
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	23,032.200	118.883	0·52
Mährische Grenzbahn, garantirt	93	15,000.000	35.280	0·24
„ „ ungarantirt	17	2,000.000	2[illegible].060	1·10
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	90	20,262.480	1,372.294	6·77
Prag-Duxer Eisenbahn	180	28,269.911	1,465.343	5·18
Gesammtnetz . . .	6051	866,800.605	23,756.267	2·74

Das Anlagecapital der im Staatseigenthume befindlichen und im Selbstbetriebe des Staates stehenden Bahnen hat sich im Jahre 1889 durch Einbeziehung des Anlagecapitals der Staatsbahnen Mürzzuschlag-Neuberg, Unterdrauburg-Wolfsberg, Erbersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt, der dem Betriebe übergebenen Theilstrecken der Böhmisch-mährischen Transversalbahn und mehrfache Investitionen um 17,263.157 auf 695,415.320 fl. erhöht und durch den Reinertrag des Jahres 1889 per 20,060.869 Gulden mit 2·88 pCt. verzinst. Mit Rücksicht auf die Einbeziehung des Anlagecapitals der vorerwähnten vier Staatsbahnen stellt sich die Capitalsverzinsung für das Jahr 1888 bei der Gruppe der westlichen Staatsbahnen auf 3·112 pCt., bei jener der Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien auf 0·928 pCt. und bei dem gesammten Staatsnetze auf 2·748 pCt., es ist daher eine Zunahme des Zinsenerträgnisses bei den westlichen Staatsbahnen um 0·128 pCt., bei den in Galizien, Mähren und Schlesien um 0·232 pCt., endlich bei sämmtlichen Staatslinien um 0·132 pCt. eingetreten.

Wird das im Staatsbetriebe stehende Gesammtnetz in Betracht gezogen, so ergibt sich gegenüber dem Gesammt-Anlagecapitale von 866,800.605 fl. ein Reinertrag von 23,756.267 fl. bezw. eine 2·74percentige Verzinsung. Auch hier ist trotz Einbeziehung der wenig ertragreichen Linien der Ungarischen Westbahn, der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn gegenüber dem auf gleicher Grundlage mit

2·562 pCt. ermittelten Reinertrage für das Jahr 1888 eine Erhöhung des Verzinsungs-Coëfficienten um 0·178 pCt. eingetreten. Es fällt dies umsomehr ins Gewicht, als selbst nach Ausscheidung der obenerwähnten, ertragsarmen Linien die in Staatsgarantie befindlichen österr. Privatbahnen im Jahre 1888 bei einem Anlagecapitale von 252,276.448 fl. nur eine Verzinsung von 3·02 pCt. erzielten.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 394. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. April übermittelte Se. Excellenz der Herr Handelsminister eine Regierungsvorlage, betreffend die provisorische Regelung der Handelsbeziehungen mit jenen Ländern, in welchen der Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und der Türkei in Kraft ist, bis Ende dieses Jahres.

Die Vorlage wird dem volkswirthschaftlichen Ausschusse zugewiesen.

Weiter übermittelt Se. Excellenz der Herr Handelsminister einen Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau der Unterkrainer Bahnen.

Diese Regierungsvorlage wird dem Eisenbahn-Ausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für die Geleiseverlängerung in der Haltestelle Ederbauer der Linie Wien-Salzburg;
2. für die Herstellung einer Veranda in der Station Knittelfeld der Linie St. Valentin- Tarvis;
3. für die Haltestelle „Predling" in km 12·880 der Linie Gleisdorf-Weiz zwischen den Stationen Fladnitz-Neudorf und Weiz;
4. für ein Nebengebäude beim Wächterhaus Nr. 24 der Linie Sternberg-Grulich;
5. für eine auf Bahngrund auszuführende Kohlenrutsche der Firma V. Mayer & Sohn in der Station Mähr.-Trübau der Linie Prossnitz-Triebitz;
6. für die Herstellung einer Brückenwaage mit ununterbrochenem Geleise für 25.000 kg Tragkraft und eisernem Waaghäuschen bei km 87·3/4 in der Station Neu-Sandez, ferner für die Uebertragung der derzeit in der Station Neu-Sandez bestehenden Brückenwaage in den Werkstättenrayon der genannten Station;
7. für die Verlegung der Verbindungsweiche 1—5 bei der Einfahrt in der Station Hatna der Linie Czernowitz-Suczawa.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Schleppbahn von Königsfeld zur Maschinenfabrik des August Lederer und Vergrösserung der Station Königsfeld: Politische Begehung.) Die Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung des Projectes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für eine Schleppbahn von Königsfeld zur Maschinenfabrik des August Lederer und für die Vergrösserung der Station Königsfeld für den 6. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereisecretär Carl Spengler betraut. [G.-I.-Z. 6160.]

— (Localbahn Kralup-Welwarn: Staatliche Collaudirung der Herstellungen des definitiven Anschlusses an die Hauptlinie nächst Kralup.) Die staatliche Collaudirung der baulichen Anlagen für die Herstellung des definitiven Anschlusses der Localbahn Kralup-Welwarn an die Hauptlinie der Oesterr.-ungar Staatseisenbahn-Gesellschaft nächst Kralup hat stattgefunden und hat sich bei derselben kein Anstand ergeben. [1. April, Z. 13.662.]

— (Errichtung einer hölzernen Schreibbude am Bahnhofe in Prag.) Am Bahnhofe in Prag wird für Zwecke der Firma Kopřiva eine hölzerne Schreibbude errichtet. [9. April, Z. 14.915.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für das Industriegeleise in Säusenstein km 103·3/6 der Linie Wien-Salzburg;
2. für die am südlichen Ende der Station Bodenbach eingelegte Kreuzweiche;
3. für die in der Station Cheynov der Linie Ober-Cerekve—Tabor beim Aufnahmsgebäude hergestellte Veranda.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Auflassung mehrerer Wächterposten in den Strecken Dzieditz-Jawiszowice und Libiąc-Trzebinia.) Anlässlich der Auflassung der optischen Signalisirung wurden mit 1. April in den Theilstrecken Dzieditz - Jawiszowice und Libiąc-Trzebinia unter zugleicher Einführung einer neuen Wächterstrecken-Eintheilung mehrere Wächterposten eingezogen. In der Strecke Dzieditz-Jaswiszowice wurden aufgelassen die Wächterposten Nr. 242 in km 329·425, Nr. 246 in km 333·674 und Nr. 250 in km 337·711; in der Strecke Libiąc - Trzebinia die Wächterposten Nr. 272 in km 362·873 und Nr. 273½ in km 364·284. Hiebei ist der Handschranken in km 337·692, welcher früher vom Wächter Nr. 250 bedient wurde, in einen vom südlichen Weichenwächter der Station Jawiszowice zu bedienenden Zugschranken umgewandelt worden, und ebenso der Handschranken in km 362·873, welcher früher dem Wächter Nr. 272 zur Bedienung zugewiesen war, in einen Zugschranken, der nunmehr vom nördlichen Weichenwächter der Station Libiąc bedient wird.

— (Privat-Telephonanlage zwischen dem Bahnbetriebs-Bureau in Ostrau-Witkowitz und der Verkehrskanzlei am Rangirbahnhofe in Witkowitz.) Das k. k. Handelsministerium hat der Verwaltung der genannten Bahn die erbetene Bewilligung zur Herstellung und Benützung einer Telephonanlage zwischen dem Aufnahmsgebäude der Station Ostrau-Witkowitz und der Verkehrskanzlei am neuen Rangirbahnhofe Witkowitz der Werksbahnen der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gesellschaft nach dem vorgelegten Plane und unter den geltenden Normalbedingungen vorläufig auf die Dauer von fünf Jahren, vom Tage der erfolgten Genehmigung an gerechnet, ertheilt. [18. April, Z. 15.646.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Eisenbahn-Vorlagen.) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 28. April überreichte der Handelsminister Baross über die Berichte über die Concessionirung der Localbahnen Sümegh-Tapolcza, Puszta-Földvár—Bekes und Holics-Landesgrenze bei Göding. Dieselben wurden an den Communications-Ausschuss geleitet.

Marchthalbahn. (Concessions-Urkunde.) Das kgl. ungarische Amtsblatt (Budapesti közlöny) Nr. 80 vom 6. April enthält den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung ddo. Budapest vom 31. März über Vortrag des kognil. ungarischen Handelsminister im Sinne des G.-A. XXXI ex 1888 und der zur Modification und Ergänzung desselben laut G.-A. IV ex 1888 erflossenen Novelle vom Jahre 1888 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1888) der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ertheilten Concession zum Bau und Betrieb der Marchthalbahn (Marva völgyi vasut), das ist einer von der Station Dévény-Ujfalu (Neudorf) der Linie Marchegg-Budapest abzweigenden, längs der ungarisch-österreichischen Landesgrenze über Szakolcza gegen Sudomeřitz nächst der mährischen Grenze führenden normalspurigen Localbahn und einer ebensolchen von der zukünftigen Station Dévénytó abzweigenden und bis Stomfa (Stampfen) führenden Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16). Die Publication der als G.-A. VI ex 1890 inrotulirten Concessions-Urkunde erfolgte im Blatte vom 4. April des „Országos Törvénytár" (Ungarische Landesgesetz-Sammlung), ferners im „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 47 vom 18. April und den darauf folgenden Nummern (kgl. ungar. Handelsministerim, Z. 22.290, vom 10. April).

Ungarisch-französischer Postverkehr via Innsbruck-Feldkirch-Delle. (Aemtliche Verlautbarung.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 29 vom 7. März verlautbart, dass zur Vermittlung des Postverkehres zwischen Ungarn und Frankreich, insbesondere dessen südlicher gelegenen Gebietstheilen,

nunmehr auch die über die k. k. Oesterr. Staatsbahnen und weiterhin über die schweizerischen Bahnen führende, wohlfeilere und auch wesentlich raschere Beförderung vermittelnde Route über Innsbruck-Feldkirch-Buchs-Genf-Delle herangezogen wurde. Für diese Route können Postsendungen bis zu 50 kg Gewicht ohne Werthangabe oder bis zum Werthe von 200 Gulden gegen Nachnahme zur Aufgabe gelangen.

Ausland.

Schweiz. (Berner Conferenz für die technische Einheit im Eisenbahnwesen.) In Vollziehung von § 1, Art. 2, des Schlussprotokolls der Berner Conferenz für die technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 15. Mai 1886 wurden Seitens der schweizerischen Bundesregierung den Regierungen der dieser Uebereinkunft beigetretenen Staaten eine Anzahl Sammlungen von Verzeichnissen der auf den deutschen, österreichischen, ungarischen, französischen, italienischen, rumänischen, serbischen und schweizerischen Eisenbahnen zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnwagen übermittelt. Diese Verzeichnisse, deren Angaben sich theilweise auf die Mitte des Jahres 1889 beziehen, sind dazu bestimmt, die unterm 19. März 1888 bereits mitgetheilten ähnlichen Verzeichnisse zu ergänzen. Dieselben umfassen alle Länder, welche ihre Zustimmung zu den Vereinbarungen der Conferenz vom Jahre 1886 ertheilt haben, mit Ausnahme jedoch der Niederlande. Das noch ausstehende Verzeichniss der Maximalradstände für die niederländischen Bahnen wird, nach erfolgter Vervollständigung der nöthigen Angaben, den Gegenstand einer späteren Versendung bilden.

— (Bewilligung des Betriebes der Drahtseilbahn Lugano (Paradiso-)Monte-Salvatore.) Der Bundesrath hat unter dem 25. März die Bewilligung zum regelmässigen Beriebe der Drahtseilbahn Lugano (Paradiso-)Monte-Salvatore mit einigen Vorbehalten ertheilt.

— (Verlängerung der Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten einer Eisenbahn von Mendrisio bis zur schweizerisch-italienischen Grenze bei Stabio.) Der Bundesrath hat unterm 8. April die in Art. 5 der Concession einer Eisenbahn von Mendrisio bis zur schweizerisch-italienischen Grenze bei Stabio, mit Abzweigung in südöstlicher Richtung bis zur Landesgrenze, vom 29. Juni 1886 angesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten bis zum 31. December verlängert. Sollte während dieser Frist die Concession für die gleichen Linien oder für ein Theilstück derselben von anderer Seite verlangt werden, welche bessere Garantien für die Ausführung zu bieten vermöchte, so bleibt der Bundesversammlung vorbehalten, die Concession auch vor Ablauf obiger Frist ganz oder theilweise zurückzuziehen und dem neuen Bewerber zu übertragen, soferne die dermaligen Concessionäre innerhalb einer dann festzusetzenden Frist nicht die gleichen Garantien bieten.

— (Ankauf der im Besitze des Cantons Bern befindlichen Prioritätsactien der Jura-Simplon Bahn.) Durch Beschluss vom 22. Jänner wurden die Departements der Finanzen und der Eisenbahnen beauftragt, mit der Regierung des Cantons Bern über den Ankauf der in dessen Besitz befindlichen Prioritätsactien der Jura-Simplon Bahn unter Vorbehalt der Ratification des Bundesrathes und der Bundesversammlung in Unterhandlungen zu treten. Nach Einsichtnahme der Berichte beider Departements wurde vom Bundesrathe beschlossen:

Es werden das Eisenbahn- und Finanz-Departement zum Abschluss eines Kaufvertrages mit dem Staat Bern über 30.000 Prioritätsactien der Jura-Simplon Bahn ermächtigt unter folgenden Bedingungen:

a) Als Kaufpreis einer Prioritätsactie wird der Betrag von Frcs. 600 bestimmt, zahlbar in dreiprocentigen Rententiteln zum Course von 90 und für beide Theile mit Nutzensanfang vom 1. Jänner 1890 an.
b) Die Eidgenossenschaft ist berechtigt, die Rententitel gegen zwölfmonatliche Kündigung ganz oder serienweise jederzeit al pari d. h. mit Frcs. 100 per 3 Frcs. Rente abzulösen.
c) Die Rententitel werden zu Frcs. 30, 150 und 300 Rente resp. zu Frcs. 1000, 5000 und 10.000 Capital ausgestellt und erhalten viermonatliche Coupons zu Frcs. 10, 50 und 100. Die Rententitel zu Frcs. 150 und 300 Rente können auf den Namen des Eigenthümers gestellt und im Namenregister eingeschrieben werden.
d) Seitens des Bundes wird die Ratification des Bundesrathes und der Bundesversammlung und der eventuelle Volksentscheid vorbehalten.
e) Falls die Cantone Freiburg und Waadt ihre Prioritätsactien der Jura-Simplon Bahn verkaufen, so verpflichtet sich der Canton Bern, den Besitz seiner Prioritätsactien unter den jenen Cantonen eingeräumten Bedingungen ebenfalls noch abzutreten, in keinem Falle jedoch zu weniger günstigen Bedingungen, als hier oben bestimmt sind.

Spanien. (Tarifermässigung für Steinkohlentransporte.) Die Spanische Nordbahn-Gesellschaft hat gegen eine Frachtengarantie von 120.000 t jährlich vertragsmässig die Verpflichtung übernommen, die Steinkohlen in der Strecke von Asturias nach Mauresa gegen eine Gebühr von 2 Centimes pro Tonne und Kilometer zu befördern.

Britisch-Indien. (Eisenbahn-Nachrichten.) Ende des Jahres 1888 betrug die Länge der dem Verkehre übergebenen indischen Eisenbahnlinien 14.383 (englische) Meilen, wovon im Laufe des Jahres 886 Meilen hinzugekommen waren. Einige Zweiglinien wurden eingestellt, sonst hätte die Totallänge 15.000 Meilen erreicht. Von der Gesammtlänge sind 9796 Meilen theilweise subventionirt, theils werden sie unter Garantie der Regierung betrieben, theils unabhängig von den betreffenden Gesellschaften, 4998 Meilen sind direct Eigenthum des Staates und 451 Meilen gehören Nativstaaten. Während des Jahres 1888 wurden ferner Concessionen zum Baue von weiteren 688 Meilen ertheilt. Das investirte Capital für sämmtliche Linien beträgt 2.040,800.000 Rupien und das Durchschnitts-Reinerträgniss mehr als $5^1/_2$ pCt.

Schiffahrt.

K. k. Staats-Schiffahrtsbetrieb am Bodensee. (Ergebnisse im Jahre 1889.) Der Bericht über die Verwaltungen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Geschäftsjahre 1889 enthält auch die Nachweisungen über die Leistungen und Ergebnisse des Staats-Schiffahrtsbetriebes am Bodensee im Berichtsjahre. Nach demselben wurden 92.044 Personen gegen 89.591 im Vorjahre und 97.525 im Jahre 1887, dann 230.965 t Güter gegen 256.212 t im Vorjahre und 180.399 t im Jahre 1887 befördert. Die Gesammteinnahmen des Bodensee-Schiffahrtsbetriebes betrugen im Berichtsjahre 229.610·74 fl., im Jahre 1888 272.095·12 fl. und im Jahre 1887 215.569·08 fl. Die Gesammtkosten des Schiffahrtsbetriebes beliefen sich im Betriebsjahre auf 143.448·76 fl. und im Jahre 1888 auf 141.558·38 fl. Der Schiffspark für den Bodensee besteht dermalen aus 6 Dampfbooten, dem Salonschiff „Kaiser Franz Josef I“ mit einer Maximaltragfähigheit von 298·4 t und einem Fassungsraume für 430 Personen, dem Salonschiff „Kaiserin Elisabeth“ mit einer Maximaltragfähigkeit von 292·2 t und einem Fassungsraume für 440 Personen, den Personen- und Remorqueurschiffen „Habsburg“ und „Austria“ und den Propellern „Bregenz“ und „Karoline“, dann aus 4 Trajectkähnen für je 8 beladene Waggons mit einer Gesammttragfähigkeit von 1448·8 t, aus den Ruderbooten für den Hafendienst (1 Jolle, 1 Gigg, 1 Arbeitsboot, 1 Kohlenplätte) und einem Lifeboote. Die Dampfer legten insgesammt 81.780 Fahr- und 67.538 Schleppkilometer, die Trajectkähne zusammen 115.988 Fahrkilometer zurück. Die Trajectwagenfrequenz im Hafen von Bregenz gestaltete sich folgendermassen: 1889 abgegangen 20.555, angekommen 20.414, beladen 22.508, leer 18.461, somit zusammen 40 969. 1888 dagegen abgegangen 23.683, angekommen 23.342, beladen 25.321, leer 21.694, somit zusammen 47 025. Die Trajectwagenfrequenz zwischen Bregenz und den einzelnen anderen Bodenseehäfen war 1889 folgende: von Bregenz nach Romanshorn 12.477 Wagen, darunter 12.092 beladene und 385 leere, von Romanshorn nach Bregenz 12.429 Wagen, darunter 1419 beladene und 11.010 leere, zusammen 24.906 Wagen, von Bregenz nach Constanz 5524 Wagen, darunter 3142 beladene und 2382 leere, von Constanz nach Bregenz 5452 Wagen, darunter 3144 beladene und 2308 leere, zusammen 10.976 Wagen; von Bregenz nach Friedrichshafen 2554 Wagen, darunter 2034 beladene und 520 leere, von Friedrichshafen nach Bregenz 2533 Wagen, darunter 677 beladene und 1856 leere, zusammen 5087 Wagen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Serbischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem vom 1. Mai 1890 giltigen Nachtrage II zu Tariftheil II, Heft 2, für den rubricirten Eisenbahnverband sind für die nachbenannten Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn die auf Seite 6 befindlichen Frachtsätze für den Artikel „Zucker" wie folgt richtigzustellen:

	Abtheilung a)	Abtheilung b)	
bei Čelakowitz auf . . .	477	404	Cts. pro 100 kg Gold
„ Sedletz-Kuttenberg auf	451	384	„ „ 100 „ „
„ Wegstädtl auf . . .	495	416	„ „ 100 „ „

Wien, am 30. April 1890. [274]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu Theil II, Heft 2.

Am 15. Mai 1890 tritt der Nachtrag III zu Theil II, Heft 2, des Verbandstarifes in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn enthält.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 3 kr. per Stück bei den Verbandsstationen und Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 29. April 1890. [275]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Passagiertarife für den Localverkehr Passau-Linz und Linz-Stein.) Mit 1. Mai traten für den Localschiffdienst zwischen Passau und Linz, ferner zwischen Linz und Stein neue ermässigte Personentarife in Giltigkeit. — Gleichzeitig wurde für den Paketverkehr auf der Localstrecke Passau-Linz-Stein ein sehr mässiger Frachtentarif activirt, welcher ohne Rücksicht auf Entfernung sowie der Waarengattung Taxen für Sendungen bis 5, 10, 20, 40, 50, 70 und 100 kg enthält. — Exemplare dieser Tarife sind bei der Betriebs-Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erhältlich.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. (III. Nachtrag zum Theil II.) Am 1. Mai 1890 tritt der oben genannte Tarifnachtrag in Wirksamkeit. Derselbe enthält Ergänzungen und Taxänderungen, Aufnahme der Station Rorschach in den Ausnahmetarif 7 für Steinkohlen; Ausnahmetarife für Hohlglaswaaren, für Güter aller Art, für Glycerin, für Sensen und Sicheln, endlich Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlosung

der Actien und der 4%igen Prioritäts-Obligationen.

Bei der laut Notariats-Protokoll am heutigen Tage stattgefundenen Verlosung unserer Actien und 4%igen Prioritäts-Obligationen wurden nachfolgende Nummern gezogen, und zwar:

Actien

Nr. 13192 13855 23053 48646 51964 72361 82773 87072 87160 87263 93365 93498 97044 97996 106365 114653 120525 121402 124158 132440 zusammen 20 Stück.

4perc. Prioritäts-Obligationen, steuerpflichtige

Nr. 9021—9030 12321—12322 13231—13240 14661—14670 16191—16200 19291—19300 23061—23070 26061—26670 33861—33870 34101—34110 34681—34690 34871—34880 34881—34890 36271—36280 37111—37120 40711—40720 42011—42020 43401—43410 zusammen 172 Stück.

4perc. Prioritäts-Obligationen, steuerfreie

Nr. 55311—55320 56761—56770 57571—57580 57901—57910 61821—61830 75591—75600 77461—77470 77551—77560 83051—83060 84811—84820 85851—85860 89121—89130 89441—89450 92861—92870 93821—93830 95631—95640 96301—96310 102661—102670 105161—105170 106741—106750 112521—112530 114221—114230 115631—115640 116521—116530 117741—117750 119261—119270 123721—123730 125001—125010 127601—127610 129401—129410 130111—130120 135121—135130 136111—136120 144971—144980 148671—148680 149371—149380 150411—150420 156351—156360 160641—160650 163631—163640 168151—168155 172621—172630 zusammen 415 Stück.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Actien und 587 Obligationen erhalten vom 1. November d. J. angefangen das nominale Capital, d. i. für je Eine Actie den Betrag von Zweihundert Gulden ö. W. Silber (200 fl.) und für je eine Prioritäts-Obligation Dreihundert Gulden ö. W. Silber (300 fl.) nebst den bis 31. October d. J. laufenden Zinsen, gegen Einziehung der betreffenden Titres sammt sämmtlichen nicht fälligen Coupons und dem Talon bei der k. k. priv. österr. Länderbank in Wien ausbezahlt. Allfällig fehlende Coupons werden vom Capitalbetrage in Abzug gebracht.

Für die verlosten Actien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere, auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Aus den früheren Verlosungen wurden nachstehende Actien und Prioritäts-Obligationen noch nicht eingelöst, und zwar:

Verlost am 1. Mai 1889. Actien: Nr. 10568 56036 111455 130217. Steuerpflichtige Obligationen: Nr. 4592 4593 4599 4600 9791—9800 45391 45393—45396. Steuerfreie Obligationen: Nr. 68457 75110 77441 77442 77443 77444 77445 77446 77447 77448 77449 77550 89093 91338—91340 123402—123404 128412—128417 131576 131928 149441 149443 149446 149447 149448 151516—151519 170751—170760 171521—171527 171528—171530.

Verlost am 1. Mai 1888. Actien: Nr. 100.609 108005 110812. Steuerfreie Obligationen: Nr. 80860 92071 92072 92073 92074 113691—113700 115781—115790 135833 135840 145775—145780 152800. Steuerpflichtige Obligationen: 18737 30191—30194 39031—39036.

Verlost am 1. Mai 1887. Actien: Nr. 86603. Steuerfreie Obligationen: Nr. 110359 110360 160851—160860.

Verlost am 1. Mai 1886. Steuerfreie: Nr. 61217 89758 89759 109771—109780.

Verlost am 1. Mai 1885. Steuerfreie: Nr. 76871—76879 80841.

Wien, am 1. Mai 1890.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1094	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stahlstangen bis zu einem Meter Länge	Auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, für welche die Waarenclassification der gemeinsamen Tarifbestimmungen Theil I vom 1. September 1887 Giltigkeit hat		Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	Classe B	Classe C		Im Kartirungswege		
1095	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Tischlerarbeiten	Klattau	Prag K.F.J.B. via Horaždowitz-Ražice-Tabor	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	48·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zum Bau des Administrations-Gebäudes der k. k. österr. Staatsbahnen in Prag bestimmt sein
1096	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Galiz. Carl Ludwig-Bahn	Hadern	Mikolajów-Drohowyže Stryj Monasterzyska Jezierzany Buczacz Czortków Kopyczynce Husiatyn	Szczerzec	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Wagen. Routenvorschreibung auf den Frachtbriefen ist unzulässig	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Galizischer Gemeinschaftstarif	kr. 9·3 17·7 66·2 69·8 71·9 81·8 86·0 90·8	kr. 8·4 16·2 39 9 41·4 42·3 46 4 48·5 50·9	kr. 0·9 1·5 26·3 28·4 29·6 35·4 37 5 39·9	Im Kartirungswege		
				Mikolajów-Drohowyže Stryj Stanislau Kolomea Czernowitz Hadikfalva Suczawa	Grodek				31·5 39·9 57·3 71·9 88·7 102·1 108·1	28·3 33·6 42·4 49·1 56·2 62·2 65·2	3·2 6·3 14 9 22·8 32·5 39·9 42·9			
				Mikolajów-Drohowyže Stryj Stanislau Monasterzyska Jezierzany Buczacz Czortkow Kopyczynce Husiatyn Kolomea Czernowitz Hadikfalva Suczawa	Złoczów				41·7 50·1 67 5 85·1 89·3 91·6 102·5 108·2 114·5 82·1 98·9 112·3 118·3	36·3 41·6 50·4 63·7 65·1 66·0 70·1 72·2 74·6 57·1 64·2 70·2 73·2	5·4 8·5 17·1 21·4 24·2 25·6 32·4 36·0 39·9 25·0 34·7 42·1 45·1			
1097	K.k.St.B.		Kohle	Dux-Liptitz	Modřan Krč Branik-Hodkovička	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 5. Mai bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 33·9 33·7 33·7	kr. 29·4 29·2 29·2	kr. 4·5 4·5 4·5	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1098	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	a) Győr	Rohrau	Aufgabe von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	37·4	ad a) 31·5	5·9	Im Kartirungswege		
				b) Mosony-Magyar-Óvár					26·9	ad b) 23·6	3·3			
				c) Budapest-Donauuferbahnhof, Budapest-Hauptstädt. Communal-Lagerhäuser, Budapest-Südb.					Keine directen Frachtsätze	ad c) 65·8	—			
				d) Budapest St.E.G., Budapest-Leopoldstadt					—	ad d) 70·8	—			
1099	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre, unverpackt oder in Stroh verpackt, bezw. verschnürt	Aussig St.E.G. oder Oe.N.W.B.	Kassa	Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Keine directen Frachtsätze	fl. pro Waggon à 10 t 192·78		Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf die reclamirende Firma als Versender lautend; längstens Ende März 1891 vorzulegen	Routenvorschriften unzulässig
					Eperjes					193·02				
										kr.				
1100	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Caolin und Thonerde	Znaim St.E.G.	Poprád-Felka	Unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Routenvorschriften unzulässig	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Keine directen Frachtsätze	87·5		Im Kartirungswege		
					Kis-Szeben					98·7				
					Beszterczebánya					96·2				
				Znaim St.E.G. od. Oe.N.W.B.	Kassa					96·9				
					Miskolcz					96·6				
					Brassó					152·4				

Die Frachtsätze bilden rücksichtlich der Kaschau-Oderberger Eisenbahn keine Begünstigung. Bei Inanspruchnahme dieser Frachtsätze wird in den Stationen Poprád-Felka und Kis-Szeben bedungen, dass die Abladung der Sendungen durch Arbeiter der Empfänger und auf Kosten derselben veranlasst wird. Bei jenen Sendungen, welche in Znaim nicht bahnämtlich gewogen werden und nach Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen bestimmt sind, wird die tarifmässige Waaggebühr in der Bestimmungsstation berechnet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1101	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	1. Mehl und sonstige Mahlproducte (exclusive der sub 2 angeführten Artikel)	Rozsnyó	Wien St.E.G.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Diese Begünstigung ist an die Bedingung gebunden, dass die betreffende Mühle, von welcher die Sendungen herstammen, von ihren nach Wien oder über Wien hinaus wo immerhin bestimmten gesammten Mehl- und Mahlproductensendungen mindestens 80% auf der directen Bahnroute zu befördern hat. Die Bahnanstalt hält sich das Recht vor, die Controle bezüglich dieser Verpflichtung auszuüben	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 30. November 1890	Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 4	133·3 kr.	118·3 kr.	15·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1891. Mit diesen Recepissen ist ein genaues Verzeichniss über das Quantum sowohl der auf der directen Bahnroute beförderten, als auch über jene Sendungen vorzulegen, welche die Bahnroute auf einer vor Wien gelegenen Station verlassen haben	
					Wien K.F.N.B.				135·3 kr.	118·3 kr.	17·0 kr.			
			2. Kleie, Mehl Nr. 9, $9^1/_2$ und 10, Kornmehl Nr. IV (Futtermehl) und Raden		Wien St.E.G.				133·3 kr.	113·3 kr.	20·0 kr.			
					Wien K.F.N.B.				135·3 kr.	113·3 kr.	22·0 kr.			

Diese für Wien St.E.G. gewährten Frachtsätze gelten nicht nur für Sendungen nach Wien loco, sondern rücksichtlich der Strecken von der betreffenden Aufgabsstation bis Wien St.E.G. auch für solche nach Wien trs., welche via Penzing nach westlich von Wien, südlich von der Donau gelegenen Stationen der k.k.ö.St.B. (incl. Passau, Simbach, Salzburg und Wörgl), sowie nach Stationen der Strecke St. Valentin—Budweis (excl.) bestimmt sind, jedoch mit Ausschluss der Stationen von St. Pölten (excl.) bis Ebenfurth (incl.), sowie der südlich von St. Michael gelegenen Stationen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1102	Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Getreide	Neubydschow	Turnau	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes I giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	Kreuzer ö. W. 40·5	34·5	6·0	Im Kartirungswege	.	Die Zuschlagtaxen zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. sind in diesen Sätzen bereits inbegriffen
			Mehl u. Mahlproducte	Turnau	Neubydschow				40·5	29·8	10·7			
1103	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Melasseabfall (Rückstand bei der Zuckergewinnung aus Melasse) in Fässern oder Cisternenwagen	Dobrovitz (Oe.N.W.B.)	Prag St.E.G. od. Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. österr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Kreuzer ö. W. 28·0	16·0	12·0	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Für Prag B.W.B. loco gelangen ausserdem 4 kr. ö. W. pro 100 kg als Mgb. zur Einhebung. Das Auf- und Abladen dieser Transporte haben die Parteien zu besorgen
					Prag B.W.B. trs.				34·2	23·2	11·0			
1104	Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Chamotteziegeln, Chamottemörtel, feuerfeste Thon- und Gasretorten, cylindrische, aus Chamotte	Starkotsch transit und Tinischt transit	Stationen der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B., an welchen die Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B. zusammen mit mehr als 100 km am Transporte betheiligt sind	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	Die officiellen Frachtsätze des Ausnahmetarifes III		Differenz	Im Kartirungswege		Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung
1105	Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.		Kalk (gebrannter)	Pardubitz S.N.D.V.B.	Sämmtlichen Relationen der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.	Die im Nachtrag X vom 1. Jänner 1888 zum Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B. auf Seite 156, sub Post 6, verzeichnete Frachtbegünstigung für Kalk wird auf gleiche Transporte von Pardubitz mit der Giltigkeitsdauer bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890, ausgedehnt.								
1106	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Dembica-Rozwadów	Bruchsteine, Kalksteine, Schotter	Krakau	Tarnobrzeg	Minimalquantum von 100 (hundert) Wagenladungen à 10 t innerhalb nachbezeichneter Giltigkeitsdauer	Bis Ende December 1890	Localtarif		kr. 18·20		Im Kartirungswege		Die Auflieferung des Pflichtquantums ist durch Caution sicherzustellen
					Zbydniów					20·10				
					Nadbrzezie					20·10				
					Rozwadów					21·10				
				Podgórze-Plaszów	Tarnobrzeg					17·80				
				Bochnia	Baranów und Tarnobrzeg					15·90				
					Zbydniów					17·80				
					Nadbrzezie					17·80				
				Tarnów	Tarnobrzeg					12·—				
					Zbydniów					14·—				
					Nadbrzezie					14·—				
					Rozwadów					15·—				
				Dembica	Baranów und Tarnobrzeg					10·50				
					Zbydniów					10·50				
					Nadbrzezie					10·50				
1107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Dungasche	Neutra	Olmütz	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	kr. 52·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Sternberg					53·9				
					Weisskirchen					52·8				
					Pohl					54·1				
					Zauchtel					55·5				
					Standing					57·1				
					Schönbrunn					60·0				
					M.-Ostrau					60·5				
					Troppau K.F.N.B.					62·3				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1108	**Südbahn-Gesellschaft**								kr. Noten excl. Mgb.					
			Ziegel	Graz S.B.	Leoben S.B.	**Expedition von mindestens 200 Wagen**	Bis 30. November 1890	Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Ziegeln, giltig ab 1. Jänner 1890 bis auf Widerruf	16	12	4	Im Kartirungswege		
			Bauholz, fertige Zimmerarbeiten, Steinstufen und fertige Steinmetzarbeiten (excl. der Bildhauerarbeiten) Bauwerkzeuge, Requisiten und sonstige Utensilien, ferner für fertige Tischler-, Schlosser-, Spengler- und Glaserwaaren	Graz S.B. Leoben S.B. bezw. vice versa		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg. pro Frachtbrief und jeden verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch Organe der Partei zu erfolgen, widrigenfalls hiefür eine Gebühr von ö. W. fl. 4.— per Wagen zu entrichten ist. Die Sendungen müssen ausnahmslos an die Bauleitung des k. k. Post- und Telegraphen-Amtsgebäudes in Leoben adressirt sein, bezw. von dieser zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Interner Tarif	Verschieden	18 kr. Noten excl. Mgb.	Verschieden			
			Eisenwaare, als: Traversen, Geländer- und Gitterstäbe, Rohre, Oefen etc., ferner für fertige Tischler-, Schlosser-, Spengler- und Glaserwaaren	Wien (Matzleinsdorf)	Leoben S.B.					50 kr. Noten excl. Mgb.	Verschieden			
			Cement	Judendorf	Leoben S.B.				20 kr. N. excl. Mgb.	15	5 kr.			
1109	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Fez (türkische Kappen)	Niklasdorf (k. k. österr. Staatsbahnen)	Triest-Südbahnhof, -Hafen, -St. Andrea	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890, resp. bis zur Einführung im Tarifwege	Süd-Nord-Oesterr.-Ungar. Verband vom 25. August 1887	Bestehen keine directen Frachtsätze	326·6 kr.		Im Kartirungswege		
								Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischer Verkehr vom 1. April 1889		251·5 kr.				
								Oesterr.-Ungar.-Ostindischer Verkehr vom 1. Februar 1889		239·1 kr.				

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication sub Post 937 im Verordnungs-Blatte Nr. 40, ddo. 5. April a. c., hat der Stationsname „Nagy Boly" richtig zu heissen: „Nemet Boly."

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 47 ex 1890, sub Post 1054, muss es in der Rubrik „Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht, Bezeichnung", anstatt „Tarif für den Galizisch-Südwestrussischen Gemeinschafts-Verkehr vom 1. Mai 1889", richtig „Tarif für den Galizisch-Südwestösterr. Gemeinschafts-Verkehr vom 1. Mai 1889" heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 52. **Wien, 6. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahn-Verkehr im Monate März 1890 und Vergleich der Einnahmen im ersten Quartale 1890 mit jenen der gleichen Periode 1889. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahn-Verkehr im Monate März 1890

und Vergleich der Einnahmen im ersten Quartale 1890 mit jenen der gleichen Periode 1889.

Am 1. März wurde die 2·647 km lange Verbindungslinie der Oesterr. Nordwestbahn mit der k. k. Donauuferbahn für den Frachtenverkehr eröffnet.

Im Monate März 1890 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 5,728.555 Personen und 7,250.161 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 22,288.841 fl. erzielt, das ist per Kilometer 852 fl. — Im gleichen Monate 1889 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 4,460.590 Personen und 6,474.232 t Güter, 21,593.898 fl., oder per Kilometer 850 fl., daher resultirt für den Monat März 1890 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·2 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im ersten Quartale 1890 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 63,583.243 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 61,276.473 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die ersten drei Monate es laufenden Jahres 26.147 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25.403 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1890 auf 2432 fl., gegen 2412 fl. im Vorjahre, das ist um 20 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1890 auf 9728 fl., gegen 9648 fl. im Vorjahre, das ist um 80 fl., mithin um 0·8 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten drei Monate 1890 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1890 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	97.744
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	46.480
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	28.504
4.	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	26.876
5.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	25.156
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	19.612
7.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.328
8.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	18.248
9.	Böhmische Westbahn	17.688
10.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	17.180
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	16.084
12.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	15.708
13.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	15.560
14.	Prag-Duxer Eisenbahn	15.164
15.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	14.324
16.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.972
17.	Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	13.716
18.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.256
19.	Leoben-Vordernberger Bahn	12.640
20.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	12.320
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.784
22.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	11.408
23.	Böhmische Nordbahn	10.768
24.	Westliche k. k. Staatsbahnen	10.152
25.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.008
26.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	9.884
27.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	9.788
28.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	9.672
29.	Localbahn Swolenowes-Smečna	9.544
30.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.455
31.	Kuttenberger Localbahn	7.860
32.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	7.644
33.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid [Lawoczne])	7.420
34.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	7.288
35.	Bozen-Meraner Bahn	7.260

36.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7.216
37.	Neutitscheiner Localbahn	6.764
38.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.516
39.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	6.488
40.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	6.088
41.	Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	6.036
42.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	5.922
43.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	5.652
44.	Localbahn Dolina-Wygoda	5.620
45.	Mährisch-schlesische Centralbahn	5.616
46.	Erzherzog Albrecht-Bahn	5.320
47.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.076
48.	Eisenbahn Wien-Aspang	5.012
49.	Nordöstliche k. k. Staatsbahnen	4.812
50.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	4.708
51.	Montanbahn Mösel-Hüttenberg	4.600
52.	Ungar. Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid u. der verstaatlichten ung. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenb.)	4.402
53.	Arad-Temesvárer Eisenbahn	4.384
54.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N.W. B. u. S. N. D. V. B.)	4.320
55.	Gölnitzthal-Bahn	4.082
56.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	4.058
57.	Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	3.756
58.	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (galiz. Strecke)	3.644
59.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	3.352
60.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesells. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	3.236
61.	Localbahn Ruma-Vrdnik	3.136
62.	Localbahn Keszthely-Balaton—Szt. György	2.973
63.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	2.944
64.	Kolomeaer Localbahnen	2.872
65.	Steyrthalbahn	2.804
66.	K. k. Istrianer Staatsbahn	2.796
67.	Localb. der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	2.672
68.	Eisenbahn Barcs-Pakracz	2.644
69.	Poprádthalbahn	2.588
70.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	2.556
71.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.484
72.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2.392
73.	Kremsthal-Bahn	2.324
74.	Számosthalbahn	2.175
75.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn (Localb. Jaroslau-Sokal)	2.108
76.	Böhmische Commercialbahnen	2.044
77.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	2.036
78.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	2.024
79.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Localbahnen	1.988
80.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	1.988
81.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	1.964
82.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Máte-Szalka	1.952
83.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	1.828
84.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	1.740
85.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1.720
86.	Mühlkreisbahn	1.652
87.	Localbahn Asch-Rossbach	1.584
88.	Zagorianer Bahn	1.552
89.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	1.524
90.	Vicinalbahn Kun-Szt. Marton-Szentés	1.468
91.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.468
92.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	1.356
93.	Bács-Bodrogher Commercialbahnen	1.336
94.	Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. D.	1.328
95.	Mährische Westbahn	1.288
96.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	1.216
97.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1.176
98.	Vicinalbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihaly	1.144
99.	Bihárer Vicinalbahnen	1.128
100.	Localbahn Boba-Jánosháza—Sümeg	1.124
101.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.080
102.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa-Nagyállás	1.016
103.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	988
104.	Torontaler Localbahnen	984
105.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	860
106.	Szilágysager Eisenbahn	840
107.	Matraer Vicinalbahnen	780
108.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	724
109.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	704
110.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	700
111.	K. k. Dalmatiner Staatsbahn	688
112.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	684
113.	Székler Eisenbahn	680
114.	Taraczthal-Bahn	452
115.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	424

Nach der Zunahme des kilometerischen Ergebnisses im ersten Quartale 1890 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1889 die nachstehende Reihenfolge:

	%
Székler Eisenbahn	77·1
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	53·0
Vicinalbahn Szathmár-Nagybánya	50·8
Zagorianer Bahn	47·5
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton-Szentés	46·8
Localbahn Dolina-Wygoda	44·1
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	42·7
Montanbahn Mösel-Hüttenberg	41·3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	41·0
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	39·2
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	37·1
Ujszász-Jászapather Vicinalbahn	35·0
Kuttenberger Localbahn	34·0
Localbahn Boba-Jánosháza—Sümeg	33·2
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	31·6
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	30·0
Vicinalbahn Maros-Ludas—Bistritz	29·3
Matraer Vicinalbahnen	27·5
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	25·4
Számosthal-Bahn	24 5
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	22·6
Localbahn Keszthely-Bálaton—Szt. György	21·6
Mezötur-Turkever Eisenbahn	21·5
Brünner Localbahn (Dampftramway)	20·6
K. k. Dalmatiner Staatsbahn	20·3
Erste ungar.-galizische Eisenbahn (galiz. Strecke)	20·3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	19·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	18·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien [Nussdorferlinie] -Nussdorf)	17·3
Szilágysager Eisenbahn	17·3
K. k. Istrianer Staatsbahn	16·5
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	16·0
Böhmische Commercialbahnen	15·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	14·5
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	14·1
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	14·0

	%
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	12·8
Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	12·3
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	12·2
Eisenbahn Wien-Aspang	11·6
Nordöstliche k. k. Staatsbahnen	11·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	10·9
Stauding-Stramberger Localbahn	10·5
Bozen-Meraner Bahn	9·0
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	8·7
Kolomeaer Localbahnen	8·5
Erzherzog Albrecht-Bahn	8·2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	7·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	7·9
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	7·8
Localbahnen der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	7·6
Ungarische Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid und der verstaatlichten ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn)	7·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	7·1
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	6·8
Localbahn Swolenowes-Smečna	6·2
Bihárer Vicinalbahnen	4·8
Mährisch-schlesische Centralbahn	4·7
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	4·6
Wiener Verbindungsbahn	4·6
Böhmische Westbahn	4·4
Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	4·1
Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	4·1
Prag-Duxer Eisenbahn	3·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	3·9
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	3·5
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	3·3
Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	3·1
Localbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihály	2·9
Böhmische Nordbahn	2·6
Localbahn Reichenberg-Gablonz	2·4
Mühlkreisbahn	2·2
Arad-Temesvárer Eisenbahn	2·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·4
Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	1·1
Westliche k. k. Staatsbahnen	0 9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid)	0·6
Lemberg-Czern.-Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	0·5
Localbahn Asch-Rossbach	0·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·3
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·3

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Quartale 1890 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1889 nachstehende Reihenfolge:

	%
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	0·9
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	1·0
Gölnitzthal-Bahn	1·1
Neutitscheiner Localbahn	1·3
Fünfkirchen-Barcser Bahn	1·9
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	2·4
Localbahn Potscherad-Wurzmes	2·8
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3·0
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	3·1
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	3·4
Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	3·5
Kremsthal-Bahn	3·8
Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Eisenbahn	4·2
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	5·1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	6·6
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	9·9
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	11·2
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localb. Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	12·7
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Jaroslau-Sokal	13·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	14·0
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	14·6
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	14·7
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	14·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	19·3
Taraczthal-Bahn	22·6
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	29·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Ausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate März 1890 erzielte Mehreinnahme gegenüber der gleichen Periode 1889 resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe. Die Einnahmen pro 1890 sind provisorisch, jene pro 1889 definitiv ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die nachgewiesenen Mehreinnahmen basiren auf der allgemeinen Verkehrszunahme.

Böhmische Westbahn. Nach dem vorliegenden Ausweise stellt sich im Monate März 1890, verglichen mit dem definitiven Ergebnisse des gleichen Monates im Vorjahre, eine Mehreinnahme von fl. 20.427 heraus. Der Personenverkehr hat um 826 Personen und der Frachtenverkehr um 19.385 t zugenommen. Von dem Artikel „Kohle" wurden um 4306 t mehr verfrachtet.

Die Einnahmen des Jahres 1889 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate März 1890 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2871, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 9129, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 12.000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4327, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 32.273, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 36.600 ergeben. Diese Mehreinnahmen im Güterverkehre beider Unternehmen resultiren sowohl aus dem Kohlen- als auch dem sonstigen Frachtenverkehre. Die Einnahmen des Jahres 1890 sind provisorisch, jene pro 1889 definitiv.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. Im Monate März 1890 hat sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr naturgemäss zugenommen.

Befördert wurden im Monate März 1890 89.229 Reisende mit fl. 150.698 und Güter 136.013 t mit fl. 588.255, daher im Ganzen fl. 738.953. Dem gegenüber stellen sich die Einnahmen des Monates Februar 1890 für den Personenverkehr bei einer Beförderung von 76.229 Reisenden mit fl. 128.930, und für den Güterverkehr bei einer Frequenz von 117.044 t mit fl. 528.635, im Totale fl. 657.565. Es resultirt somit eine Zunahme der Personenfrequenz um 13.000 Reisende mit fl. 21.768 und eine solche des Güterverkehres um 18.969 t mit fl. 59.620 Mehreinnahme, im Ganzen mithin ein Plus von fl. 81.388.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1890 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1889 (Kilometer)	Im Monate März 1890 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate März 1890 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate März 1890: für Personen und Gepäck (Gulden)	1890: für Güter (Gulden)	1890: Im Ganzen (Gulden)	1890: pro Kilom. (Gulden)	1889: Im Ganzen (Gulden)	1889: pro Kilom. (Gulden)	Differenz per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März 1890 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März 1889 (Kilometer)
Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	28.091	80.768	15.261	149.196	164.457	2569	157.932	2468	+ 4·1	64	64
Ungarische Strecken	363	363	62.523	150.741	40.154	265.669	305.823	842	293.445	808	+ 4·2	363	363
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1353	1342	198.265	285.053	309.293	1,365.400	1,674.693	1238	1,624.799	1211	+ 2·2	1353	1342
Ungarische Linien	1488	1486	275.712	291.936	248.983	1,059.697	1,308.680	879	1,347.872	907	— 3·0	1488	1486
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1513	1513	652.408	314.687	589.774	2,048.135	2,637.909	1743	2,644.461	1748	— 0·3	1513	1513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	8.640	. . . .	1.414	. . . .	1.414	354	778	195	+ 81·5	4	4
Ungarische Linien	703	703	90.051	167.956	116.704	494.842	611.546	870	614.037	874	— 0·5	703	703
Summe	5488	5475	1,315.690	1,291.141	1,321.583	5,382.939	6,704.522	1222	6,683.324	1221	+ 0·08	5488	5475
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen													
Dalmatiner Staatsbahn	124	124	3.674	3.389	2.559	5.497	8.056	65	6.410	52	+ 25·0	124	124
Istrianer Staatsbahn	165	165	16.280	16.328	14.478	27.629	42.107	255	37.517	227	+ 12·3	165	165
Nordöstliche Staatsbahnen	996	996	102.782	129.877	66.856	371.570	438.426	440	386.037	388	+ 13·4	996	996
Westliche Staatsbahnen	3718	3655	935.305	762.052	691.163	2,576.565	3,267.728	879	3,179.489	870	+ 1·0	3718	3655
b) Privatbahnen													
1. auf Rechnung des Staates:													
Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:													
Galizische Strecke	147	147	13.559	37.188	9.533	37.544	47.077	320	42.403	288	+ 11·1	147	147
Ungarische Westbahn:													
Steierische Strecke	68	68	21.270	10.393	12.726	22.397	35.123	517	38.201	562	— 8·0	68	68
2. auf Rechnung der Eigenthümer:													
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	92	92	37.769	204.302	8.744	215 099	223.843	2433	165.148	1795	+ 35·5	92	92
Erzherzog Albrecht-Bahn	183	183	20.559	36.546	21.488	66.833	88.321	483	82.868	453	+ 6·6	183	183
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	27.090	41.885	38.275	144.000	182.275	685	180.670	679	+ 0·9	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	12.658	25.446	8.176	41.805	49.981	555	52.100	579	— 4·1	90	90
Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich	95	95	19.919	22.138	7.056	25.194	32.250	339	29.915	315	+ 7·6	95	95
Mährische Grenzbahn: Hohenstadt-Zöptau	17	17	7.171	8.647	1.540	8.672	10.212	601	8.352	491	+ 22·4	17	17
Prag-Duxer Eisenbahn	167	167	23.847	146.518	14.090	196.896	210.986	1263	199.165	1193	+ 5·9	167	167
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	1.854	4.104	452	1.627	2.079	139	2.220	147	— 5·4	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	31	31	1.223	2.702	964	6.954	7.918	255	13.477	435	— 41·4	31	31
Vereinigte Linien	147	139	7.519	13.252	4.053	23.419	27.472	187	31.375	226	— 17·3	147	139
Dolina-Wygoda	8	8	. .	7.425	. . .	5.415	5.415	677	3.319	415	+ 63·1	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	2.031	1.082	607	2.416	3.023	151	3.073	154	— 1·9	20	20
Gleisdorf-Weiz	15	. . .	2.703	850	575	1.355	1.930	129	. . . .	. . .	. . . .	15	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.388	4.409	1.056	6.068	7.124	216	8.648	262	— 17·6	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	2.521	5.617	2.719	8.435	11.154	125	14.969	168	— 25·6	89	89
Mährische Westbahn	90	. . .	9.897	3.982	2.674	5.565	8.239	92	. . .	. . .	. . .	90	. . .
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.035	5.499	162	2.709	2.871	574	1.373	275	+ 108·7	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	268	204	51.892	108.357	14.490	90.617	105.107	392	86.110	422	— 7·1	268	204
Potscherad-Wurzmes	17	17	910	829	168	622	790	46	1.121	66	— 30·3	17	17
Vöcklabruck-Kammer	11	11	1.873	909	480	522	1.002	91	1.280	116	— 21·6	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	7.749	1.862	2.111	1.565	3.676	131	3.906	140	— 6·4	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	2.125	18.825	409	5.640	6.049	356	5.691	335	+ 6·3	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	30.621	. . .	10.905	10.905	1363	9.210	1151	+ 18·4	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	78.358	654.418	20.927	447.699	468.626	4640	383.628	3798	+ 22·2	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	116.673	137.350	60.474	257.115	317.589	992	308.154	963	+ 3·0	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	46.631	165.627	41.684	271.534	313.218	1566	292.791	1464	+ 7·0	200	200

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März 1890: für Personen und Gepäck	1890: für Güter	1890: im Ganzen	1890: per Kilom.	1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach obigen Ergebnissen der abgelaufenen 3 Monate 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn
39.052	417.035	456.087	7.126	31.050	391.826	422.876	6.607	+ 7·9	27.504	26.428	Oesterreichische Strecke
103.109	754.957	858.066	2.363	86.372	708.853	795.225	2.190	+ 7·9	9.455	8.765	Ungarische Strecken
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
865.695	3,979.229	4,844.924	3.581	800.818	3,841.563	4,642.381	3.459	+ 3·5	14.324	13.836	Oesterreichische Linien
621.693	3,019.734	3,641.427	2.447	740.061	2.933.670	3,673.751	2.472	— 1·0	9.788	9.888	Ungarische Linien
											Südbahn-Gesellschaft:
1,502.546	5,915.583	7,418.129	4.903	1.494.353	5,899.623	7,393.976	4.887	+ 0·3	19.612	19.548	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
2.554	. . . .	2.554	639	1.863	. . . .	1.863	466	+ 37·1	2.556	1.864	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
308.891	1,450.278	1,759.169	2.502	307.644	1,447.162	1,754.806	2.496	+ 0·3	10.008	9.984	Ungarische Linien
3,443 540	15,536.816	18,980.356	3.459	3,462.161	15,222.697	18,684.858	3.413	+ 1·3	13.836	13.652	**Summe**
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen
7.438	13.868	21.306	172	7.885	9.882	17.767	143	+ 20·3	688	572	Dalmatiner Staatsbahn
38.935	76.449	115.384	699	40.123	58.927	99.050	600	+ 16·5	2.796	2.400	Istrianer Staatsbahn
190.415	1,007.753	1,198.168	1.203	191.936	884.029	1,075.965	1.080	+ 11·4	4.812	4.320	Nordöstliche Staatsbahnen
2,016.194	7,419.319	9,435.513	2.538	1,865.585	7,329.457	9,195.042	2.516	+ 0·9	10.152	10.064	Westliche Staatsbahnen
											b) Privatbahnen
											1. auf Rechnung des Staates:
											Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:
26.843	107.110	133.953	911	31.161	80.057	111.218	757	+ 20·3	3.644	3.028	Galizische Strecke
											Ungarische Westbahn:
31.959	70.650	102.609	1.509	30.156	69.387	99.543	1.464	+ 3·1	6.036	5.856	Steierische Strecke
											2. auf Rechnung der Eigenthümer:
22.973	595.201	618.174	6.719	21.052	423.036	444.088	4.827	+ 39·2	26.876	19.308	Dux-Bodenbacher Eisenbahn
52.663	190.653	243.316	1.330	51.999	172.991	224.990	1.229	+ 8·2	5.320	4.916	Erzherzog Albrecht-Bahn
											Lemb.-Czern. Jassy Eisenbahn
129.522	378.808	508.330	1.911	136.354	368.736	505.090	1.902	+ 0·5	7.644	7.608	Lemberg-Czernowitz
27.740	99.407	127.147	1.413	32.468	99.074	131.542	1.462	— 3·4	5.652	5.848	Czernowitz-Suczawa
18.078	71.131	89.209	939	19.173	66.505	85.678	902	+ 4·1	3.756	3.608	Sternberg-Grulich } Mährische Grenzbahn
3.868	27.106	30.974	1.822	3.773	20.913	24.686	1.452	+ 25·4	7.288	5.808	Hohenstadt-Zöptau } Mährische Grenzbahn
38.531	594.593	633.124	3.791	34.382	574.698	609.080	3.647	+ 3·9	15.164	14.588	Prag-Duxer Eisenbahn
											Localbahnen:
1.245	4.698	5.943	396	1.297	4.609	5.906	394	+ 0·5	1.584	1.576	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen
2.451	23.537	25.988	838	2.091	34.781	36.872	1.189	— 29·5	3.352	4.756	Czernowitz-Nowosielitza
11.121	56.037	67.155	457	10.272	64.172	74.444	536	— 14·7	1·828	2.144	Vereinigte Linien
. . . .	11.242	11.242	1.405	. . . .	7.801	7.801	975	+ 44·1	5.620	3.900	Dolina-Wygoda
1.854	6.850	8.704	435	1.873	8.259	10.132	507	— 14·2	1.740	2.028	Fehring-Fürstenfeld
1.525	3.566	5.091	339	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.356	. . .	Gleisdorf-Weiz
2.942	20.755	23.697	718	2.439	19.420	21.859	662	+ 8·5	2.872	2.648	Kolomeaer Localbahnen
9.765	24.104	33.869	381	9.544	28.147	37.691	423	— 9·9	1.524	1.692	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
6.846	22.120	28.966	322	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	12.88	. . .	Mährische Westbahn
398	5.351	5.749	1.150	403	3.669	4.072	814	+ 41·3	4.600	3.256	Mösel-Hüttenberg
38.837	301.310	340.147	1.269	26.060	241.065	267.125	1.309	— 3·1	5.076	5.236	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
446	2.549	2.995	176	468	2.604	3.072	181	— 2·8	704	724	Potscherad-Wurzmes
1.321	1.648	2.969	270	1.177	2.304	2.481	316	— 14·6	1.080	1.264	Vöcklabruck-Kammer
5.513	3.782	9.295	332	5.107	4 405	9.512	340	— 2·4	1.328	1.360	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
1.176	16.065	17.241	1.014	1.235	16.762	17.997	1.059	— 4·2	4.056	4.236	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
. . . .	27.435	27.435	3.429	. . . .	26.354	26.354	3.294	— 4·1	13.716	13.176	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
60.848	1,112.762	1,173.600	11.620	60.553	929.643	990.196	9.804	+ 18·5	46.480	39.216	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
158.011	703.567	861.578	2.692	149.900	689.426	839.326	2.623	+ 2·6	10.768	10.492	Böhmische Nordbahn
112.217	772.238	884.455	4.422	107.342	739.762	847.104	4.236	+ 4·4	17.688	16.944	Böhmische Westbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monat März 1890 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März	
					1890				1889				
	1890	1889	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.		1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	23.146	205.489	26.655	228.667	255.322	1373	243.322	1308	+ 5·0	186	186
Linie Lit. B	236	236	36.700	247.275	32.488	297.581	330.069	1399	293.469	1244	+ 12·5	236	236
Galiz. Carl L.-B. altes Netz	352	352	77.530	121.533	116 207	451.657	567.864	1613	570.484	1621	— 0·5	352	352
Galiz. Carl L.-B. neues Netz	250	250			25.252	105.278	130.530	522	142.292	569	— 8·3	250	250
Galiz. Carl L.-B. Dembica-Nadbr.L.B.	107	107	4.161	1.502	2.895	3.454	6.349	59	7.312	68	— 13·2	107	107
Galiz. Carl L.-B. Jaroslau-Sokal L.-B.	147	147	7.538	12.978	6.344	27.866	34.210	233	34.353	234	— 0·4	147	147
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	21.747	70.215	9.531	134.303	143.834	1581	124.344	1366	+ 15·7	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
Hauptbahnnetz	1035	1035	368.587	720.161	328.043	1,879.823	2,207.866	2133	2,214.474	2139	— 0·3	1035	1035
Localbahnen	159	125	16.826	17.079	7.477	19.946	27.423	172	20.078	160	+ 7·5	159	125
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	6.549	26.587	1.668	15.249	16.917	1128	13.685	912	+ 23·7	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	23.439	36.407	16.631	58.476	75.107	488	71.923	467	+ 4·5	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	630	627	146.776	217.038	143.091	606.909	750.000	1196	704.961	1124	+ 5·9	628	627
Ergänzungsnetz	308	308	71.952	255.879	53.607	413.615	467.222	1517	444.197	1442	+ 5·2	308	308
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	12.731	18.339	5.082	17.051	22.133	670	22 544	683	— 1·9	33	33
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	70.345	116.821	38.982	203 585	242.567	851	230.996	811	+ 4·9	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	50.915	23.215	16.260	25.336	41.596	467	37.667	423	+ 10·4	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	17.643	43.116	8.600	53.198	61.798	951	69.856	1075	— 11·5	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	37.046	120.465	3.718	65.197	68.915	8614	62.753	7844	+ 9·8	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Bozen-Meraner Bahn	31	31	17.347	6.050	12.221	9.844	22.065	712	19.656	634	+ 12·3	31	31
Böhmische Commercial-Bahnen	203	203	14.076	41.423	5.375	35.424	40.799	201	30.469	150	+ 34·0	203	203
Kremsthalbahn	70	70	12.839	5.456	5.755	9.319	15.074	215	15.397	220	— 2·3	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	4.228	2.620	483	1.108	1.591	530	1.788	596	— 11·1	3	3
Mühlkreisbahn	58	58	7.954	622	4.968	3.954	8.922	154	8.737	151	+ 2·0	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	4.906	3.679	1.256	3.210	4.466	558	4.676	584	— 4·4	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	1.790	15.796	418	10.892	11.310	377	8.100	270	+ 4·0	30	30
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	15.847	6.961	5.336	7.325	12.661	1055	12.405	1034	+ 2·0	12	12
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	2.794	19.985	700	19.070	19.770	1098	18.068	1004	+ 9·4	18	18
Steyrthalbahn	20	...	10.637	3.257	2.813	2.624	5.437	272	...	...	...	20	...
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	667	18.810	104	7.771	7.875	788	8.245	825	— 4·5	10	10
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	55.545	2.686	5.329	1.275	6.604	660	5.285	529	+ 24·8	10	10
Dampftramway-Gesellsch., vorm. Krauss & Co.	45	45	135.557	372	20.189	522	20.711	460	17.335	385	+ 19·5	45	45
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch: Dampftramway Wien-Nussdorf	4	4	73.110	...	6.370	...	6.370	1592	4.929	1232	+ 29·2	4	4
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Baumgarten)	5	5	64.022	...	5.012	...	5.012	1002	4.183	837	+ 19·7	5	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	13	13	4.947	2.155	1.094	1.949	3.043	234	2.065	159	+ 47·2	13	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	31.367	1.805	3.529	979	4.508	347	3.505	270	+ 28·5	13	13
Summe	12.254	11.957	3,033.519	4,998.205	1,974.172	9,612.340	11,586.512	946	11,052.173	924	+ 2·4	12.252	11.957
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Kgl. ungar. Staatsbahnen excl. Munkács-Beskid (Lawoczne) u. d. ung. Strecke d. E.U.G.E.	4.990	4.922	967.700	653.570	677.387	2,463.970	3,141.357	629	3,087.903	627	+ 0·3	4.990	4.922
II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	57	7.070	10.200	5.650	18.350	24.000	421	23.718	416	+ 1·2	57	57
Bács-Bodrogher Commercialbahn	111	...	5.840	3.250	6.000	6.500	12.500	112	...	...	...	111	...
Biharer Vicinalbahnen	132	132	5.770	3.800	5.200	7.600	12.800	97	13.660	103	— 5·8	132	132
Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.	26	26	1.080	530	1.100	1.600	2.700	104	2.108	81	+ 28·4	26	22
Budapest-Lajosmizse Localbahn	64	...	1.820	1.475	1.850	2.950	4.800	75	...	...	...	64	...
Debreczin-Szt. Mihály Vic.-Bahn	57	57	4.000	1.770	2.800	2.450	5.250	92	4.868	85	+ 8·2	57	57
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	11.949	17.153	7.286	34.730	42.016	617	41.568	610	+ 1·1	68·1	68·1
Grosswardein-Belenyes-Váskoh-B.	118	118	2.470	3.510	2.100	6.000	8.100	69	4.751	40	+ 72·5	118	118
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	1.720	1.270	1.250	1.650	2.900	126	2.103	91	+ 38 5	23	23
Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.	45	...	1.060	2.035	950	3.050	4.000	89	...	...	...	45	...
Maros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	1.315	1.630	1.050	2.450	3.500	39	2.349	26	+ 50·0	89	89
Maros-Vásárhely—Szász Régen	33	33	2.100	2.000	1.200	2.400	3.600	109	3.315	101	+ 7·9	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	3.550	5.250	3.200	6.300	9.500	75	7.653	60	+ 25·0	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	750	460	450	600	1.050	66	856	53	+ 24·5	16	16
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	8.285	44.426	6.183	71.068	77.251	1142	84.049	1243	— 8·1	67·6	67·6
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	35	35	2.500	2.465	2.000	3.700	5.700	163	4.275	122	+ 33·6	35	35

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März 1890: für Personen und Gepäck	1890: für Güter	1890: im Ganzen	1890: per Kilom.	1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Buschtěhrader Eisenbahn:
70.463	653.142	723.605	3.890	66.929	629.476	696.405	3.744	+ 3·9	15.560	14.976	Linie Lit. A
84.541	864.472	949.013	4.021	75.854	765.559	841.413	3.565	+ 12·8	16.084	14.260	Linie Lit. B
320.481	1.285.489	1,605.970	4.562	321.223	1,266.823	1,588.046	4.511	+ 1·1	18.248	18.044	Galiz. Carl L.-B.: altes Netz
68.701	311.691	380.392	1.522	88.049	306.181	394.230	1.577	— 3·5	6.088	6.308	Galiz. Carl L.-B.: neues Netz
8.634	9.643	18.277	171	10.962	9.973	20.935	196	— 12·7	684	784	Galiz. Carl L.-B.: Dembica-Nadbr.L.B.
17.384	60.037	77.421	527	15.457	73.572	89.029	606	— 13·0	2,108	2.424	Galiz. Carl L.-B.: Jaroslau-Sokal L.-B.
25.434	391.515	416 949	4.582	27.407	356.258	383.665	4.216	+ 8·7	18.328	16.864	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
918.787	5,590.554	6,509.341	6.289	879.276	5,541.191	6,420.467	6.203	+ 1·4	25.156	24.812	Hauptbahnnetz
21.609	57.407	79.016	497	15.744	40.331	56.075	448	+ 10·9	1.988	1.792	Localbahnen
4.332	43.065	47.397	3.160	3.372	36.221	39.593	2.640	+ 19·7	12.640	10.560	Leoben-Vordernberger Bahn
46.536	169.671	216.207	1.404	44.000	162.574	206.574	1.341	+ 4·7	5.616	5.364	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
399.346	1,681.699	2,081.045	3.314	400.052	1,539.244	1,939.296	3.093	+ 7·1	13.256	12.372	Garantirte Strecken
153.123	1,169.755	1,322.878	4.295	151.487	1.075.677	1,227.164	3.984	+ 7·8	17.180	15.936	Ergänzungsnetz
13.861	45.697	59.558	1.804	12.342	51.400	63.742	1.931	— 6·6	7.216	7.724	Ostrau-Friedländer Eisenbahn
113.486	575.766	689.252	2.418	112.175	546.738	658.913	2.312	+ 4·6	9.672	9.248	Südnorddeutsche Verbindungsb.
37.732	73.744	111.476	1.253	37.323	62.639	99.962	1.123	+ 11·6	5.012	4.492	Wien-Aspang Bahn
22.653	204.394	227.047	3.493	20.691	181.451	202.142	3.110	+ 12·3	13.972	12.440	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
8.506	186.978	195.484	24.436	6.131	180.797	186.928	23.366	+ 4·6	97.744	93.464	Wiener Verbindungsbahn
											Selbständige Localbahnen.
29.003	27.267	56.270	1.815	25.666	25.950	51.616	1.665	+ 9·0	7.260	6.660	Bozen-Meraner Bahn
15.715	88.088	103.803	511	13.872	75.790	89.662	442	+ 15·6	2.044	1.768	Böhmische Commercialbahnen
15.584	25.126	40.710	581	15.032	27.290	42.322	604	— 3·8	2.324	2.416	Kremsthalbahn
1.518	4.377	5.895	1.965	1.647	2.753	4.400	1.467	+ 34·0	7.860	5.868	Kuttenberger Localbahn
13.430	10.525	23.955	413	13.366	10.058	23.424	404	+ 2·2	1.652	1.616	Mühlkreisbahn
3.439	10.090	13.529	1.691	3.288	10.427	13.715	1.714	— 1·3	6.764	6.856	Neutitscheiner Localbahn
1.050	31.343	32.393	1.080	874	25.572	26.446	881	+ 22·6	4.320	3.524	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
14.609	19.612	34.221	2.852	16.136	18.928	35.064	2.922	+ 2·4	11.408	11.688	Reichenberg-Gablonz Localbahn
1.900	51.127	53.027	2.946	1.660	46.347	48.007	2.667	+ 10·5	11.784	10.668	Stauding-Stramberger Localbahn
6.992	7.019	14.011	701	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	2.804	. . .	Steyrthalbahn
303	23.556	23.859	2.386	276	22.185	22.461	2.246	+ 6·2	9.544	8.984	Swolenowes-Smečna
											Dampftramways.
12.099	4.119	16.218	1.622	10.463	2.988	13.451	1.345	+ 20·6	6.488	5.380	Brünner Localeisenbahn-Ges.
51.673	1.288	52.961	1.177	45.218	1.023	46.241	1.028	+ 14·5	4.708	4.112	Dampftramway-Gesellsch., vorm. Krauss & Comp.
15.710	. . . .	15.710	3.927	13.394	. . . .	13.394	3.349	+ 17·3	15.708	13.396	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
12.354	. . .	12.354	2.471	10.649	. . .	10.649	2.130	+ 16·0	9.884	8.520	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Baumgarten)
2.353	4.269	6.622	509	1.858	2.829	4.687	361	+ 41·0	2.036	1.444	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
9.308	1.207	10.515	809	7.320	768	8.088	622	+ 30·0	3.236	2.488	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
5,564.314	27,455.393	33,019.707	2.695	5,315.001	26,079.888	31,394.889	2.626	+ 2·6	10.780	10.504	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Kgl. ungar. Staatsbahnen
1,864.223	7,389.521	9,253.744	1.855	1,829.046	7,249.121	9,078.167	1.844	+ 0·6	7.420	7.376	excl. Munkács-Beskid (Lawoczne) u. d. ung. Strecke d. E.U.G.E.
											II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
15.550	46.950	62.500	1.096	15.194	45.944	61.138	1.072	+ 2·2	4.384	4.288	Arad-Temesvárer Eisenbahn
16.900	20.200	37.100	334	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.336	. . . .	Bács-Bodrohger Commercialbahn.
14.000	23.200	37.200	282	14.756	20.830	35.586	269	+ 4·8	1.128	1.076	Biharer Vicinalbahn
2.950	4.350	7.300	281	2.110	2.540	4.650	211	+ 33·2	1.124	844	Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.
5.300	8.450	13.750	215	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	860	. . .	Budapest-Lájosmizseer Localb.
7.655	8.679	16.334	286	8.306	7.574	15.880	278	+ 2·9	1.144	1.112	Debreczin-Szt. Mihály Vic. Bahn
20.122	90.803	110.925	1.629	17.808	95.281	113.089	1.660	— 1·9	6.516	6.640	Fünfkirchen-Barcser Bahn
5.000	15.700	20·700	175	5.503	10.194	15.697	133	+ 31·6	700	532	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
3.500	4.950	8.450	367	2.482	3.268	5.750	250	+ 46·8	1.468	1.000	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
2.500	8.950	11.450	254	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.016	. . .	Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.
3.120	6.360	9.480	106	2.782	4.542	7.324	82	+ 29·3	424	328	Maros-Ludás—Bistritz Localb.
3.925	5.775	9.700	294	3.085	5.431	8.516	258	+ 14·0	1.176	1.032	Maros-Vásárhely Szász-Régen
8.630	16.100	24.730	195	8.300	11.122	19.422	153	+ 27·5	780	612	Matraer Vicinalbahnen
1.280	1.670	2.950	181	1.152	1.236	2.388	149	+ 21·5	724	596	Mezötur-Turkever Eisenbahn
17.741	190.513	208.254	3.080	14.481	243.665	258.146	3.818	— 19·3	12.320	15.272	Mohács-Fünfkirchner Bahn
5.400	11.800	17.200	491	4.217	7.840	12.057	344	+ 42·7	1.964	1.376	Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Länge im Monate März 1890	1889	Im Monate März 1890 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1889: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März 1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	. . .	85	4.060	80	8.120	8.200	455	. . .	. . .	. . .	18	. . .
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	2.750	2.330	3.300	7.000	10.300	194	5.999	113	+ 71·7	53	53
Szekler Bahn	39	39	1.375	1.025	1.100	1.400	2.500	64	1.473	37	+ 73·0	39	39
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	1.830	1.680	1.100	1.700	2.800	88	2.240	70	+ 25·7	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	1.660	4.380	2.000	4.200	6.200	122	9.496	189	— 35·5	50	50
Zagorianer Bahn	116	116	11.450	5.050	8.000	10.000	18.000	155	11.501	99	+ 56·6	116	116
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	303	26.793	27.735	20.930	43.650	64.580	199	67.140	222	— 10·4	325	303
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	3.860	16.371	4.177	25.069	29.246	238	34.097	277	— 14·1	123	123
Budapester Strassenbahn-Ges.	42·2	42·2	67.445	680	10.699	942	11.641	276	10.312	244	+ 13·1	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	21.256	1	2.351	3	2.354	294	1.740	217	+ 35·5	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	678	10.718	364	11.773	12.137	367	11.672	354	+ 3·7	33	33
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	5.678	2.526	5.681	6.923	12.604	179	13.650	194	— 7·7	70·4	70·4
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	2.420	612	1.439	1.141	2.580	152	2.285	135	+ 12·6	17	17
Keszthely—Balaton-Szt. György	10	10	2.188	1.394	707	1.943	2.650	265	2.243	224	+ 18·5	10	10
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	44·7	44·7	689	7.072	163	9.611	9.774	218	9.391	210	+ 3·8	44·7	44·7
Nyiregyháza-Máté-Szalkaer E.	57	57	2.670	4.370	2.415	7.765	10.180	179	9.892	174	+ 2·9	57	57
Poprádthalbahn	14	. . .	4.038	2.688	1.022	2·407	3.429	245	. . .	. . .	. . .	14	. . .
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	11.734	31.472	9.062	45.617	54.679	463	58.308	494	— 6·3	118	118
Szamosthal-Eisenbahn	120	120	7.945	4.420	7.277	16.656	23.933	199	18.653	155	+ 29·0	120	120
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	2.574	2.944	4.056	8.375	12.431	206	8.374	139	+ 48·2	60·4	60·4
Szilágyságer Eisenbahn	107·7	107·7	2.416	2.084	3.040	6.083	9.123	85	6.338	59	+ 44·1	107·7	107·7
Taraczthal-Bahn	32·8	32·8	278	2.140	155	2.691	2.846	87	2.757	84	+ 3·6	32·8	32·8
Torontaler Localbahnen	89·8	. . .	4.096	2.755	3.008	4.998	8.006	89	. . .	. . .	. . .	89·8	. . .
Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkács-Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn	766·8	766·8	164.459	67.514	73.210	243.380	316.590	413	287.634	375	+ 10·1	766·8	766·8
Summe	8.407	7.975	1,379.346	960.815	890.992	3,106.815	3,997.807	476	3,858.401	484	— 1·7	8407	7971
Recapitulation.													
Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen	5.488	5.475	1,315.690	1,291.141	1,321.583	5,382.939	6,704.522	1222	6,683.324	1221	+ 0·08	5488	5475
Summe der österr. Eisenbahnen	12.254	11.957	3,033.519	4,998.205	1,974.172	9,612.340	11,586.512	946	11,052.173	924	+ 2·4	12252	11957
Summe der ungar. Eisenbahnen	8.407	7.975	1,379.346	960.815	890.992	3,106.815	3,997.807	476	3,858.401	484	— 1·7	8407	7971
Hauptsumme	26.149	25.407	5,728.555	7,250.161	4,186.747	18,102.094	22,288.841	852	21,593.898	850	+ 0·2	26147	25403
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	7.948	6	2.969	10	2.979	541	307	56	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin**)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	13.849	10.274	14.160	68.617	82.777	307	68.755	255	+ 20·3	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	4.906	4.992	1.786	7.229	9.115	135	8.552	128	+ 5·4	67	67
Metkovic-Mostar-Konjica	122	109	8.645	2.459	4.261	10.206	14.467	119	10.115	93	+ 28·0	122	109

*) Im Monate März 1890 war der Betrieb eingestellt.

**) Für den Monat März 1890 liegt zur Zeit der Drucklegung noch kein Ausweis vor.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den westlichen Staatsbahnen wurden im Monate März 1890 gegenüber dem gleichen Monate 1889 um 100.281 Personen und um 24.478 t Güter mehr befördert. Die Mehreinnahme gegenüber dem Monate März 1889 beträgt aus der Personenfrequenz fl. 23.146 und aus dem Güterverkehre fl. 65.093, zusammen fl. 88.239. Wird der in Folge der ungünstigen Ernte des Jahres 1889 stattgehabte Ausfall im Getreideexporte von 14.510 t mit der entsprechenden Einnahmenverminderung um fl. 94.000 in Calcül gezogen, so ergibt sich aus dem internen Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 159.039 gegenüber dem Monate März 1889. Der Steigerung des internen Verkehres sind auch die Mehreinnahmen von fl. 52.389 bei den nordöstlichen Staatsbahnen, fl. 5453 bei der Erzherzog Albrecht-Bahn, fl. 4674 bei der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn zuzuschreiben. Die Einnahmensteigerung bei der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn im Gesammtbetrage von fl. 70.516 ist vorzugsweise dem intensiveren Kohlenverkehre zu verdanken.

Bei allen im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehenden Linien beträgt die Mehreinnahme im Monate März 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres fl. 247.092 und für die Periode Jänner-März 1880 gegenüber der gleichen Periode des Jahres 1889 fl. 723.636. Letztere Mehreinnahme entspricht einer Steigerung pro Kilometer auf das ganze Jahr 1890 gerechnet um 1·8 pCt.

Die Ansätze verstehen sich inclusive des Agios für Valuten, ferner bei den westlichen und nordöstlichen

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März 1890: für Personen und Gepäck	1890: für Güter	1890: im Ganzen	1890: per Kilom.	1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 3 Monate: 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
190	13.930	14.120	784	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.136	. . .	Ruma-Vrdnik Localbahn
8.950	13.850	22.800	430	8.505	6.400	14.905	281	+ 53·0	1.720	1.124	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
3.000	3.650	6.650	170	1.888	1.888	3.776	96	+ 77·1	680	384	Székler Bahn
3.350	4.550	7.900	247	2.225	3.643	5.868	183	+ 35·0	988	732	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
4.880	10.320	15.200	304	4.217	13.667	17.884	357	— 14·9	1.216	1.428	Vinkovce-Brcskaer Bahn
19.200	25.900	45.100	388	10.673	19.934	30.607	263	+ 47·5	1.552	1.052	Zagorianer Bahn
											III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
61.110	133.100	194.210	598	53.885	104.880	158.765	524	+ 14·1	2.392	2.096	Arader u. Csánader vereinigte E.
11.114	70.176	81.290	661	11.597	80.972	92.569	753	+ 12·2	2.644	3.012	Barcs-Pakracer Eisenbahn
26.323	1.879	28.202	668	24.507	1.706	26.213	621	+ 7·6	2.672	2.484	Budapester Strassenbahn
5.885	4	5.889	736	4.640	878	5.518	689	+ 6·8	2.944	2.756	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
909	32.803	33.712	1.021	834	33.228	34.062	1.032	— 1·1	4.084	4.128	Gölnitzthal-Bahn
16.392	19.206	35.598	506	15.815	24.281	40.096	570	— 11·2	2.024	2.280	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
3.766	2.474	6.240	367	3.706	2.324	6.030	355	+ 3·3	1.468	1.420	Güns-Steinamanger Vicinalbahn
1.988	5.445	7.433	743	1.449	4.667	6.116	611	+ 21·6	2.973	2.446	Keszthely-Balaton Szt. György Lb.
388	27.382	27.770	621	356	28.260	28.616	640	— 3·0	2.484	2.560	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
6.755	21.066	27.821	488	5.616	23.657	29.273	514	— 5·1	1.952	2.054	Nyiregyháza—Máté-Szalkaer E.
2.660	6.390	9 050	647	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.588	. . .	Poprádthalbahn
24.405	150.494	174.899	1.482	22.932	153.490	176.422	1.495	— 0·9	5.928	5.980	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
21.885	43.369	65.254	544	18.071	34.331	52.402	437	+ 24·5	2.175	1.747	Szamosthalbahn
10.686	19.278	29.964	496	7.668	12.188	19.856	329	+ 50·8	1.984	1.315	Száthmar-Nagybányaer Localb.
8.630	13.996	22.626	210	7.732	11.586	19.318	179	+ 17·8	840	716	Szilágyságer Eisenbahn
399	3.316	3715	113	176	4.627	4.803	146	— 22·6	452	584	Taraczthal-Bahn
9.256	12.809	22.065	246	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	984	. . .	Torontaler Localbahnen
214.588	629.317	843.905	1.101	171.161	614.656	785.817	10.25	+ 7·4	4.402	4.099	Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkácz - Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn
2,464.505	9,118.675	11,583.180	1.378	2,306.875	8,889.851	11,196.726	1.405	— 1·9	5.512	5.620	Summe
											Recapitulation.
3,443.540	15,536.816	18,980.356	3.459	3,462.161	15,222.697	18,684.858	3.413	+ 1·3	13.836	13.652	Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen
5,564.314	27,455.393	33,019.707	2.695	5,315.001	26,079.888	31,394.889	2.626	+ 2·6	10.780	10.504	Summe der österr. Eisenbahnen
2,464.505	9,118.675	11,583.180	1.378	2,306.875	8,889.851	11,196.727	1.405	— 1·9	5.512	5.620	Summe der ungar. Eisenbahnen
11,472.359	52,110.884	63,583.243	2.432	11,084.037	50,192.436	61,276.473	2.412	+ 0·8	9.728	9.648	Hauptsumme
Zahnradbahnen.											
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
3.670	. . . 10	3.680	. . .	637	. . .	637	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)
Herzegowinaer Eisenbahnen.											
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
38.007	166.973	204.980	762	31.415	124.685	156.100	580	+ 31·3	3.048	2.320	K. u. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen
5.133	21.409	26.542	396	4.583	14.765	19.348	288	+ 37·5	1.584	1.152	Doboj—Simin-Han
10.661	30.113	40.774	334	8.042	21.610	29.652	272	+ 22·8	1.336	1.092	Metković - Mostar-Konjica

Staatsbahnen auch noch inclusive der Einnahmen aus den Péageverkehren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf die Erhöhung der Einnahmen haben der lebhafte Personenverkehr sowie die bedeutenden Kohlentransporte wesentlichen Einfluss genommen. An Kohle wurden im Monate März 1890 74.234 t befördert.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Personenverkehre des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden im Monate März 1890 um 15.571 Personen mehr befördert als im gleichen Monate des Vorjahres, in welchem 353.016 Personen mit einer Einnahme von fl. 314.749 expedirt wurden, woraus eine Mehreinnahme von fl. 13.294 resultirte.

An Transportgütern wurde im Monate März 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um 40.786 Tonnen mehr verfrachtet, dagegen um fl. 19.902 weniger eingenommen.

Bei den nachgenannten Massenartikeln ist eine Steigegerung eingetreten, und zwar:

bei mineralischer Kohle um circa . 27.850 t,
„ Mehl und Mahlproducte um circa 6.260 „
„ Zucker, raffinirt, um circa . . 1.330 „
„ Holz aller Art um circa . . . 1.340 „
„ Steine aller Art um circa . . . 3.140 „
„ Ziegel um circa . . . . 3.650 „

Dagegen hat eine Minderverfrachtung bei Getreide aller Art um circa 14.200 t stattgefunden.

Die niedrigere Gesammteinnahme trotz der Mehrverfrachtung ist auf die mit 1. Jänner d. J. zur Einführung gelangte Ermässigung der Tarife für Kohle und Zucker zurückzuführen.

Rücksichtlich der Localbahnen hat sich im März 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1546 ergeben, welche auf den Zuwachs von 35 km der neu eröffneten Strecken Hotzendorf-Neutitschein, Drösing-Zistersdorf und Rohatetz-Strassnitz zurückzuführen ist.

Im Frachtenverkehre wurde gleichfalls eine Mehreinnahme, und zwar von fl. 5799 constatirt. Auch diese ist einerseits auf einen grösseren Frachtenverkehr überhaupt, andererseits auf den Zuwachs der vorbenannten Localbahnen zurückzuführen.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, auf welcher im März v. J. 11.778 Personen mit einer Einnahme von fl. 4398 expedirt wurden, sind im März 1890 um 953 Personen mehr befördert worden, woraus eine Mehreinnahme von fl. 684 resultirte.

Im Frachtenverkehre hat im Allgemeinen eine Minderverfrachtung von 783 t stattgefunden und wurde eine Mindereinnahme von fl. 1095 constatirt.

Eine Minderverfrachtung hat speciell bei nachfolgenden Artikeln stattgefunden:

bei Getreide aller Art um circa . .	20	t,
„ Mehl und Mahlproducte . . .	10	„
„ Zucker (raffinirt) um circa . .	230	„
„ Holz aller Art um circa . . .	1650	„
„ Ziegel um circa	140	„

Dagegen wurde eine Mehrverfrachtung bei Steine aller Art um circa 10 t constatirt.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die provisorisch ausgewiesene Einnahme beziffert sich gegen die definitive Einnahme des gleichen Monates im Vorjahre um fl. 3184 höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 602, Mehrfrequenz von 1936 Reisenden, und der Güterverkehr mit fl. 2582, Mehrverfrachtung von 2363 t Kalk, Eisen, Holz, Schiefer und Zucker.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat März 1890 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 147, welche der gesteigerten Frequenz um 890 Passagiere entspricht; dagegen resultirt aus dem Frachtenverkehre ein Einnahmenausfall von fl. 357, bei einer geringeren Verfrachtung von 486 t, vornehmlich Kohle, Holz und Rohtabak.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate März 1890 auf den einzelnen Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern vom gleichen Monate des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	+ 10.065	Personen und	+ 12.318 fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 4.636	„ „	+ 5.297 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 9.522	„ „	+ 1.224 „

Beim dem garantirten und dem Ergänzungsnetze stehen die erzielten Mehreinnahmen im Einklange mit dem Plus an gefahrenen Personen; bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist ein Schwächerwerden des Fernverkehres zu constatiren.

B. Frachtenverkehr:

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 35.993 t	+ 41.450 fl.
„ „ Ergänzungsnetz	+ 19.241 t	+ 10.580 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 10.205 t	+ 13.640 „

Die Steigerung der Tonnenanzahl ist veranlasst durch lebhafteren Verkehr in Kohle, Zucker, Rübenschnitten und Kalkstein.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den Linien der Südbahn sind die Gesammteinnahmen im Monate März d. J. gegen den gleichen Monat des Vorjahres um fl. 10.248 zurückgeblieben.

Der Personenverkehr erzielte in Folge grösserer Frequenz zwar eine Mehreinnahme von fl. 17.185, aber aus dem Frachtenverkehre, welcher schwächer war, resultirte ein Minus von fl. 27.433.

Die Einnahmen der Localbahnen Mödling-Hinterbrühl, Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg, ferner auf der Leoben-Vordernberger und der Vicinalbahn Güns-Steinamanger sind in Folge stärkerer Frequenz im Personenverkehre sowohl, wie auch bezüglich der vier letztgenannten Bahnen im Frachtenverkehre, gestiegen, dagegen auf der Barcs-Pakrácer Bahn, und zwar auf beiden Verkehrsgebieten, wegen schwächeren Verkehres zurückgeblieben.

Auf der Wien — Pottendorf — Wr.-Neustädter Bahn sind die Einnahmen im Personenverkehre gestiegen, im Frachtenverkehre, welcher schwächer war, wie im Vorjahre, jedoch gesunken, während auf der Graz-Köflacher Bahn die Einnahmen im Personenverkehre geringer wie im Vorjahre waren; im Frachtenverkehre haben dieselben jedoch zugenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Die für das erste Quartal 1890 ausgewiesene Mehreinnahme gegenüber der gleichen Zeitperiode 1889 beträgt eigentlich richtiger fl. 270.677, weil von den für Jahresmiethkarten im Monate Jänner 1889 eingeflossenen fl. 314.000 fl. 235.500 auf die Monate April bis December entfallen, sohin für die Monate Jänner bis März nur fl. 78.500 in Rechnung zu ziehen wären.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat März 1890 ergibt sich im Entgegenhalte zum gleichen Monate des Vorjahres eine Mehrbeförderung von 8912 Personen und 2427 t Güter, sowie eine Steigerung der Einnahmen um fl. 377 aus dem Personen- und fl. 3552 aus dem Güterverkehre, zusammen sonach ein Einnahmenzuwachs von fl. 3929.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Petroleummotoren - Trambahn vom Praterstern zum Westportale der land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien 1890. (Concessionsertheilung.) Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern dem Josef G. Bierenz die von demselben erbetene Bewilligung zur Herstellung und zum Betriebe einer Trambahn mit Petroleummotoren nach dem Systeme Daimler von einem Punkte gegenüber der Station „Praterstern" der Wiener Verbindungsbahn nächst der Kronprinz Rudolfstrasse bis zum Westportale der Allgemeinen land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien 1890 für die Dauer dieser Ausstellung ertheilt. Die als ein Versuchsobject anzusehende Bahnanlage ist binnen längstens vier Wochen nach Schluss der Ausstellung zu beseitigen. Bezüglich der durch die Anlage und den Betrieb dieser Bahn berührten Privatrechte sind bei dem Abgange des Enteignungsrechtes die erforderlichen Vereinbarungen mit den Interessenten zu treffen. Die k. k. niederösterr. Statthalterei wurde beauftragt, die herzustellende Bahnanlage, die Betriebseinrichtungen derselben, die Bedingungen der Benützung dieser Bahn für den öffentlichen Personenverkehr, insbesondere in Absicht auf die erforderlichen Sicherheitsvorrichtungen, die Fahrordnung und die einzuhebenden Fahrpreise seinerzeit im Namen des Handelsministeriums zu genehmigen. Unter Einem wurde die k. k. niederösterr. Statthalterei einge-

laden, bezüglich des dem Handelsministerium vorgelegten Projectes für die fragliche Bahnanlage die vorgeschriebene locale Amtshandlung umgehend vorzunehmen und im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dieser commissionellen Erhebung sofort die definitive Baubewilligung zu ertheilen, sowie die aus öffentlichen Rücksichten oder im Interesse der Betheiligten sich ergebenden Anordnungen zu treffen, bei sich eventuell ergebenden Anständen jedoch ungesäumt die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums einzuholen. [H.-M.-Z. 16.018.]

Project einer Drahtseilbahn in Prag auf das Belvedere. (Projectsvorlage.) Das k. k. Handelsministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des vom Stadtrathe Prag vorgelegten Projectes für eine Drahtseilbahn von der Kaiser Franz Josef-Brücke in Prag-Holešovic bis zur Restauration auf dem Plateau des Belvedere eine commissionelle Amtshandlung unter sinngemässer Anwendung der Bestimmungen der §§ 2—5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit thunlichster Beschleunigung abhalten zu lassen. Der Stadtrath in Prag wurde unter Einem in Kenntniss gesetzt, dass im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Localcommission, gegen die erbetene Concessions-Ertheilung für die projectirte Seilbahn unter analoger Anwendung der Concessions-Bestimmungen zum Baue und Betriebe einer Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg (Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1888) kein Anstand obwalten wird. Die projectirte Seilbahn soll bis zur Eröffnung der im Jahre 1891 in Prag stattfindenden landwirthschaftlichen und Gewerbe-Ausstellung fertig gestellt werden.

Project einer Localbahn von der Station San Michele der Südbahn nach Mezzolombardo. (Vorconcessions-Ansuchen.) G. Donati, Bürgermeister in Mezzolombardo, ist im Vereine mit Alfons v. Stefenelli in Trient bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station San Michele der Südbahn nach Mezzolombardo eingeschritten. Die Länge der projectirten Localbahn soll circa 3 km betragen.

Project einer schmalspurigen Localbahn von Zwickau zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze. (Vorconcessions-Ansuchen.) Die Stadtgemeinde Zwickau hat im Vereine mit der Bezirksvertretung Zwickau bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Zwickau der Böhmischen Nordbahn bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze behufs Anschluss an die auf sächsischem Gebiete projectirte Schmalspurbahn nach Zittau angesucht.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Schleppbahn von der Station Annathal-Rothau zu den Eisenwerken in Unterrothau.) Die von der k. k. Statthalterei in Prag für den 29. April anberaumte politische Begehung des Projectes des Erwein Grafen Nostitz für die Anlage einer Schleppbahn von der Station Annathal-Rothau der Buschtěhrader Eisenbahn zu den Eisenwerken in Unterrothau bei Heinrichsgrün wurde auf den 8. Mai verlegt. (Vergl. Vrdgs.-Bl. vom 22. April, Nr. 46.) [G.-I.-Z. 6415.]

— (Wasserversorgung in Wejhybka.) Zur Speisung der in der Station Wejhybka im Dienste stehenden Verschubmaschine gelangt daselbst ein überdachtes Wasserreservoir nebst Handpumpe und Wasserkrahn zur Aufstellung. [19. April, Z. 11.259.]

Böhmische Westbahn. (Drehscheibengeleise in der Station Prag.) In der Station Prag der Böhmischen Westbahn werden die Geleiseanlagen bei der Locomotiv-Drehscheibe erweitert. [G.-I.-Z. 5526.]

— (Herstellung einer Schiebebühne in der Station Prag.) In der Station Prag der Böhmischen Westbahn wird eine neue Schiebebühne mit unversenktem Geleise hergestellt, sowie die aus diesem Anlasse erforderliche Reconstruction und Neuherstellung der Wagenremisegeleise ausgeführt. [G.-I.-Z. 4310.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Westbahn. (Sommerfahrordnung.) Der von der Verwaltung der genannten Bahn vorgelegte Entwurf des diesjährigen Sommerfahrplanes wurde genehmigt. Durch denselben gelangen die Schnellzüge Nr. 5 (Abfahrt Prag 11 U. 10 M. Vorm., Ankunft Pilsen 1 U. 31 M. Nachm.) und Nr. 6 (Abfahrt Pilsen 1 U. 35 M. Nachm., Ankunft Prag 4 U. Nachm.) zur Einführung. Diese Züge finden in Pilsen prompte Anschlüsse nach, bezw. von Eger. [27. April, G.-I.-Z. 5935/II]

Oesterr. Nordwestbahn. (Wiedereinführung von localen Zügen anlässlich der Frühjahrssaison.) Anlässlich der mit Eintritt der Frühjahrssaison eintretenden lebhafteren Personenfrequenz hat die Verwaltung der genannten Bahn beschlossen, nachstehende Züge wieder in Verkehr zu setzen: In der Localstrecke Wien-Stockerau ab 27. April die täglich verkehrenden Localzüge Nr. 33 und 40 und den an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Localzug Nr. 34; ab 15. Mai die an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Localzüge Nr. 25 und 36; von diesem Tage an wird sodann beim Personenzug Nr. 14 in der Localstrecke ab Stockerau die Personenaufnahme unterbleiben. Auf dem Flügel Trautenau-Freiheit-Johannisbad ab 15. Mai die täglich verkehrenden Personenzüge Nr. 1027, 1026, 1031 und 1030. In der Strecke Lissa-Prag ab 16. Mai die an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Personenzüge Nr. 415 und 416 und in der Strecke Leitmeritz-Tetschen ab 4. Mai die an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Secundär-Personenzüge Nr. 52 und 53 und gleichzeitig auf der Aussiger Verbindungsbahn die Züge Nr. 1433 und 1434. Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat die diesfälligen Anträge der Verwaltung genehmigt. [19. April, G.-I.-Z. 5869/II.]

— (Fahrordnung auf der Aussiger Verbindungsbahn.) Mit Rücksicht auf die ab 1. Mai auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn eintretenden Fahrplanänderungen werden mit dem gleichen Tage in der Fahrordnung auf der Aussiger Verbindungsbahn nachstehende Aenderungen eintreten: Die Züge Nr. 1415, 1416 und 1426, welche seit 1. October 1889 nur zwischen Schreckenstein-Aussig Oe.N.W.B. verkehren, werden wieder bis, bezw. von Aussig A.T.E.B. verkehren. Die Züge Nr. 1419 und 1425 werden wieder in Verkehr gesetzt. Zug Nr. 1425 wird schon ab Schreckenstein eingeleitet. Die Züge Nr. 1439 und 1441 entfallen. Die Anschlüsse nach und von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn sind sodann dieselben wie ab 1. Juni 1889. Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat die Anträge der Bahnverwaltung genehmigt. [22. April, G.-I.-Z. 5870/II.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Verkehr eines neuen Schnellzuges als Nachtrain zum Schnellzuge Nr. 6 von Bodenbach bis Aussig.) Vom 1. Mai ist behufs besserer Abwicklung des Bäderverkehres im Anschlusse an den von Dresden neu eingeleiteten Schnellzug Nr. 109/a und an den Schnellzug Nr. 1 nach Teplitz und Carlsbad ein neuer Schnellzug Nr. 6/a mit Wagen I., II. und III. Classe in der nachstehenden Fahrordnung von Bodenbach bis Anssig in Verkehr gesetzt worden:

Dresden . . . . ab	11 U.	40 M.	Vormittags
Bodenbach . . . „	1 „	8 „	Nachmittags
Aussig . . . . . an	1 „	36 „	„
Teplitz . . . . . „	2 „	18 „	„
Carlsbad . . . „	4 „	52 „	„

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Sommerfahrordnung für die Localbahn Wien [Gaudenzdorf] —Wr.-Neudorf.) Die Verwaltung der genannten Tramway-Gesellschaft bringt ab 3. Mai den von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen genehmigten Sommerfahrplan für die Localbahn Wien (Gaudenzdorf) —Wr.-Neudorf zur Einführung. [28. April, G.-I.-Z. 6355/II.]

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Melpomene" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 1943 Tonnen Gehalt ist am 27. Februar mit 4 Passagieren und 2306 Gewichtstonnen Ladung nach 22tägiger Fahrt von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Hongkong: 105 t Quassia, davon 17·5 t für Venedig; aus Batavia: 95 t Kaffee, 49 t Pfeffer für Venedig; aus Manila: 30 t Kaffee; aus Singapore: 75 t Zinn, 20 t Kaffee, 170 t Pfeffer; aus Colombo: 43 t Kaffee; aus Calcutta: 131 t Indigo, 57 t Häute, 332 t Baumwolle, 78 t Reis, 21 t Tamarinde; aus Bombay: 515 t Baumwolle, 245 t Mirabellen; aus Aden: 28 t Gummi, 32 t Kaffee, 38 t Weihrauch; aus Port Said: 41 t Indigo im Werthe von 406.600 fl., 13 t Nelken und 23 t Kaffee. Der Gesammtwerth der in Triest eingelangten und zum Theile für Venedig, Ancona und Fiume bestimmten Waaren betrug 3,255.244 fl.

Europäische Donau-Commission. (Sessionsaufschub.) Die Eröffnung der diesjährigen Frühjahrssession der Europäischen Donau-Commission, welche für den 6. Mai in Aussicht genommen war, wurde auf den 13. Mai verschoben.

Bodensee. (Tiefenkarte.) Das bisherige württembergische Mitglied der Vollzugscommission der fünf Bodensee-Uferstaaten für die Herstellung einer Bodenseetiefenkarte, Professor Dr. Zech in Stuttgart, wurde über sein Ansuchen von dieser Thätigkeit enthoben und an seiner Stelle der kgl. Kammerherr Eberhard Graf v. Zeppelin in Emishofen bei Constanz als württembergischer Delegirter in diese Commission berufen.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

6. Mai, um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur“, Capitän A. Leva, nach Venedig.

7. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta“, Capitän C. Androvich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

8. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Messina“, Capitän B. Gopcevich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

8. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste“, Capitän G. Sabbadini, nach Venedig.

9. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Smirne“, Capitän L. Barichievich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

10. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Yole“, Capitän G. Verona, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

10. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur“, Capitän A. Leva, nach Venedig.

Levante-Dienst.

6. Mai, um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Timavo“, Capitän E. Mecozzi, nach Batum, mit Berührung von Patras, Sira, Piräus, Salonich, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasonda und Trapezunt.

8. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Thetis“, Capitän A. Privileggio, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios: Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.

9. „ zu Mittag, Dampfer „Aurora“, Capitän G. Doncich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa und Beyruth. Ferner nach Alexandretta, Lattachia, Tripoli und Mersina, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

10. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Berenice“, Capitän A. Trobitz, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Juni, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Maria Teresa“, Capitän R. Deperis, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Rechnungsabschluss pro 1889.) Der Rechnungsabschluss der Buschtěhrader Eisenbahn für das Jahr 1889 weist sehr günstige Resultate auf. Bei der definitiven Buchung der Transporteinnahmen haben sich wesentliche Preisdifferenzen herausgestellt, welche das ohnehin günstige Resultat noch bedeutend gebessert haben. Bei einer Vergleichung der Bruttoeinnahmen aus dem Transportverkehre, wie sie der Rechnungabschluss verzeichnet, mit den Ziffern, wie sie in dem Betriebsausweise zu Ende des Jahres vorkamen, ergibt sich eine Plusdifferenz von fl. 214.000 zu Gunsten der A-Strecke und von fl. 210.000 zu Gunsten der B-Linie. Der Reinertrag der A-Strecke, welcher um fl. 172.024 grösser ist als im Jahre 1888, entspricht einer Verzinsung des Actiencapitales von ca. 12·7 pCt. Bei der lit. B-Strecke stellte sich ein um fl. 396.075 höheres Nettoerträgniss heraus, und repräsentirt dasselbe 11·62 pCt. des Actiencapitals.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Geschäftsbericht pro 1889.) Diese Gesellschaft, welche gegenwärtig 1326 Wagen besitzt, erzielte durch Verleihen derselben im Jahre 1889 einen Brutto-Ertrag von 340.060 fl. gegen 339.618 fl. im Vorjahre. Das sich nach Abzug der Ausgaben und der Dotation der gesellschaftlichen Fonds ergebende Reinerträgniss beziffert sich auf 232.109 fl. gegen 232.319 fl. im Vorjahre.

„Adria“, ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. März fand in Budapest in Abwesenheit des Directions-Präsidenten Grafen Stefan Szapáry unter Vorsitz des Vicepräsidenten, Magnatenhaus-Mitglied Conrad Burchard, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Adria“, ungarische Seeschiffahrts-Gesellschaft, in Anwesenheit von 52 Actionären mit 11.629 Actien statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46 ex 1889). Die kgl. ungar. Regierung war durch den Sectionsrath Grafen Theodor Batthyány vertreten. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Rechenschaftsbericht der Direction zur Verlesung. Diesem zufolge betrug nach insgesammt 314 Fahrten, und zwar 198 Export- und 116 Importfahrten, der Gesammtverkehr des Betriebsjahres 1889: 270.489 t (gegenüber 273.081 t im Betriebsjahre 1888) und 21.161 m^3 (gegenüber 16.248 m^3 im Betriebsjahre 1888). Von dem Gesammtverkehr entfallen 65·52 Tonnenpercent und 97·86 Cubikmeterpercent auf die Ausfuhr, 4·81 Tonnenpercent auf die Einfuhr und 29·67 Tonnenpercent auf den Zwischenhäfenverkehr. Der Bericht hebt hervor, dass, wenn es ungeachtet des ungünstigen Ernteergebnisses des Vorjahres gelungen ist, einen solchen Verkehr zu erzielen, dies in erster Linie dem Umstande zu danken ist, dass die Schiffe der Gesellschaft — allerdings nur aus den westeuropäischen Häfen — bessere Rückfracht erhielten, dass sich der Verkehr in den Zwischenhäfen hob und dass durch die Charterung fremder Schiffe ein Nutzen erzielt wurde, während der brasilianische Verkehr durch das herrschende gelbe Fieber Einbusse erlitt. Laut der vom kgl. ungar. Handelsministerium genehmigten Bilanz für das Betriebsjahr 1889 wurde demnach in diesem ein Reingewinn fl. 187.191·63 (gegenüber von fl. 115.998·31 + fl. 71.193·32) erzielt. Die Bilanz zeigt folgende Ziffern:

A. Activa: eigene Schiffe fl. 2,301.442·17, Casse fl. 15·026·01, bei Bankinstituten placirt fl. 544.085·45, Debitoren fl. 194.017·57, See- und Eisenbahntransporttarife fl. 115.737·68, Caution beim kgl. ungar. Handelsministerium (fl. 35.000 Papierrente à 80 pCt.) fl. 28.000. Totale fl. 3,198.308·88.

B. Passiva: Actiencapital fl. 1,250.000, Prioritäten fl. 816.500, Agio der Goldprioritäten fl. 224.927, Reservefond fl. 44.157·36, Assecuranz-Reservefond fl. 239.509·50, Pensionsfond fl. 5250, Werthverminderungs-Reservefond fl. 331.908·50, Creditoren fl. 27.145·09, Accepte und Anweisungen fl. 11·355·30, durchlaufende Posten fl. 60.364·50, Gewinn per Saldo fl. 187.191·63, Totale fl. 3,198·88.

C. Gewinn- und Verlustconto:

a) Soll: Schiffsversicherungsgebühren fl. 128.435·20, in die Reserve gelegt fl. 22.177·47, Werthverminderung der Schiffe fl. 113.039·80, Prioritätenzinsen fl. 47.784·52, Abschreibungen fl. 13.135·10, allgemeine Verwaltungskosten fl. 114.188·64, Ersätze, Schäden und Abgänge fl. 18.840·36. Gewinn fl. 187.191·63, Totale fl. 644.433·22.

b) Haben: Gewinnübertrag fl. 974·68, Staatssubvention für regelmässige Fahrten fl. 250.000, Subvention für Extrafahrten 56.654·09, Ertrag der Schiffe fl. 273.690·60, Zinsen fl. 5930·29, diverse Einnahmen fl. 30.365·24, Cursgewinn fl. 26.818·32, Totale fl. 644.433·22.

Nach Kenntnissnahme der Meldung, dass die Gesellschaft den mit der kgl. ungar. Regierung abgeschlossenen Vertrag pünktlich eingehalten, ferners, dem Wunsche des Handelsministers entsprechend, Studien behufs Etablirung eines regelmässigen ungarisch - dalmatinisch - italienischen und eines ungarisch - sicilianisch - maltesischen Verkehres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11) gepflogen wurden, dass die Umänderung der Maschine eines für den transatlantischen Verkehr bestimmten erstclassigen Dampfers auf das sich besonders bewährende Triple-Expansions-System stattfand, schliesslich dem Schiffsparke der Gesellschaft im Laufe des Jahres nur zwei unwesentliche Unfälle zustiessen, wurde der Antrag der Direction auf Vertheilung einer nach Vornahme von Abschreibungen und Dotirung der diversen Fonds aus dem Reingewinne von fl. 187·191·63 resultirenden Dividende von fl. 8 per Actie = einer 8percentigen Verzinsung des Actiencapitals, welche vom 1. April angefangen zur Auszahlung gelangt, genehmigt. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und die Functionäre der Gesellschaft wurde der Werth der Directions-Präsenzmarken pauschaliter mit fl. 6000 und das Gesammthonorar des Aufsichtsrathes mit fl. 2400 festgesetzt und die Wiederwahl der bisherigen Aufsichtsräthe Ludwig Lichtenstein, Ludwig Bischitz, Emil von Ullmann, Gustav Kern, Béla Kilényi und Dr. Ludwig Kolosváry, deren Mandate abliefen, zum Beschlusse erhoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages XXVII zum Localtarife.

Mit 1. Juni 1890 tritt Nachtrag XXVII zum Localtarife, Theil II, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Eliminirung von Stationstarifen.
2. Aenderung und Ergänzung von Ausnahmetarifen.
3. Gleichstellung der Frachtsätze zwischen Wien-Lagerhaus und Wien-K. F. J. B.

Wien, am 26. April 1890. [276]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Leskowitz.

Am 15. Mai 1890 wird die Haltestelle „Leskowitz" bei km 32·020, zwischen den Stationen Neu-Cerekwe—Patzau der Strecke Ober-Cerekwe—Tabor gelegen, für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet, und werden dortselbst die Züge Nr. 2112, 2113, 2115, 2117, 2120 und 2152 bedingungsweisen Aufenthalt nehmen.

Wien, am 3. Mai 1890. [277]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Fahrpreis-Ermässigungen in der Sommersaison 1890.

In der Zeit vom 4. Mai 1890 bis auf Widerruf gelangen an Sonn- und Feiertagen in Prag (Westbahnhof) bei dem um 7 Uhr Früh abgehenden Personenzuge Nr. 1 Vergnügungszug-Tour- und Retourbillets II. und III. Classe nach den Stationen Althütten, Neuhütten, Zbečno, Pürglitz, Burg-Pürglitz, Stadtl und Rakonic, dann nach Lochovic, Jinec-Čenkov und Příbram der Rakonic-Protiviner Staatsbahn zu besonders ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe.

Die Fahrpreise und sonstigen Bestimmungen über die vorbezeichneten Billets sind aus den affichirten Placaten zu entnehmen.

Prag und Wien, am 28. April 1891. [278]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Fahrpreis-Ermässigungen in der Sommersaison 1890.

Vom 4. Mai bis einschliesslich 28. September 1890 werden bei den an Sonn- und Feiertagen von Prag nach den Stationen bis Beraun und retour verkehrenden Vergnügungszügen Tour- und Retourbillets II. und III. Classe nach Kuchelbad, Radotin, Černošic, Dobřichovic (Všenor) Řevnic, Carlstein und Beraun zu besonders ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe gelangen.

Weiters werden in der gleichen Zeitdauer bei günstiger Witterung an Sonn- und Feiertagen, dann an jedem Mittwoch und Samstag Vergnügungszüge zu besonders ermässigten Fahrpreisen von Pilsen nach Zábělá (Wächterhaus Nr. 87 in der Strecke Pilsen-Chrast) und zurück verkehren.

Die Fahrpreise und sonstigen Bestimmungen sind aus den bezüglichen affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Prag, am 28. April 1890. [279]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung für Bier, Eisen und Glaubersalz.

Die in dem Tarife Theil II, Heft D, vom 1. Jänner 1890 enthaltenen Frachtsätze, und zwar:

1. der Classe A }
2. „ „ B } für den Verkehr zwischen Pilsen (k. k. St. B.) und Stationen der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn,
3. der Classe A }
4. des Specialtarifes 1 } für den Verkehr von Aussig nach Stationen der k. k. pr. Böhmischen Westbahn, dann nach Beraun und Pilsen (k. k. St. B.)

sind in Uebereinstimmung mit den bezüglichen Localgütertarifen auch für den directen Frachtgut-Transport von

ad 1. Bier in Fässern, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Eisen (Roh-) etc. nach Position 128, 129 und 130 des Tarifes Theil I, bei Aufgabe in jedem Gewichte,

ad 2. Eisen und Stahl wie ad 1. bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür,

ad 3. Glaubersalz bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür und

ad 4. Glaubersalz bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür vorläufig, d. i. bis zur Hinausgabe des nächsten Tarifnachtrages, im Instructionswege zur Einführung gelangt.

Prag, am 28. April 1890. [280]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Serbien etc. via Wien.

Nachtrag II zum Uebernahmetarife.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1890 gelangt zum Uebernahmetarife vom 15. Juli 1887 für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Stationen via Wien (Donau-Uferbahnhof) K. F. N. B. der Nachtrag II zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages, welcher

1. die Aufnahme der Station Schönbrunn in den Ausnahmetarif III für Cement und
2. Aenderung von Frachtsätzen

enthält, können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 3. Mai 1890. [281]

Namens der Verbands-Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Personen- und Gepäcksverkehr über Oderberg bezw. Oderberg-Marchegg, Oswięcim und Szczakowa.

Neuer Tarif.

Am 1. Juni 1890 tritt unter Aufhebung des bisherigen Tarifes für den obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen zwischen Wien, Budapest und Krakau einerseits und Hamburg, Altona, Berlin, Breslau und oberschlesischen Stationen andererseits via Oderberg bezw. Oderberg-Marchegg, Oswięcim und Szczakowa ermässigte Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung gelangen.

Wien, am 1. Mai 1890. [282]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Frachtermässigung für Kupfervitriol zur Bekämpfung der Peronospora viticola.

Bis auf Widerruf werden für den Transport von Kupfervitriol, welches als Mittel zur Bekämpfung des in den Weingebieten von Südtirol, Görz, Triest, Krain, Steiermark, Dalmatien, Niederösterreich, Böhmen und Mähren aufgetretenen gefährlichen Pilzes „Peronospora viticola" Verwendung findet, auf den Linien der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn die um die Hälfte reducirten officiellen Frachtsätze der Classe II bei Aufgabe in jedem Gewichte und der Classe A bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 5000 kg im Kartirungswege angewendet.

Im directen Verkehre findet diese Ermässigung keine Anwendung, sondern wird dieselbe im Wege der Rückvergütung nach Massgabe der Differenz gegenüber den aus dem directen Tarife entfallenden Antheilen und den 50percentigen reducirten Frachtsätzen des Localtarifes zur Ausgleichung gelangen.

Diese Frachtbegünstigung hat jedoch nur für solche Kupfervitriol-Sendungen Giltigkeit, zu welchen die Versender ein von den betreffenden Landwirthschafts-Gesellschaften oder von den zuständigen Landesculturräthen bezw. der Landescultur-Section ausgestelltes Certificat (Begleitschein) beibringen, mit welchem bestätigt wird, dass die Kupfervitriol-Sendung thatsächlich zur Bekämpfung der Peronospora viticola bestimmt ist.

Wien, am 5. Mai 1890. [283]

Breslau-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife vom 1. April 1888.

Mit 15. Mai 1890 tritt zum Breslau-Sächsischen Verbandstarife vom 1. April 1888 der Nachtrag V in Kraft.

Wien, am 5. Mai 1890. [284]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Bahn-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Beförderung leerer Petroleumfässer. (Einführung von Ausnahme-Frachtsätzen.) Seitens der österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen wurde der Beschluss gefasst, in jenen Fällen, in welchen für den Transport von Petroleum Ausnahmetarife erstellt werden, diese letzteren auch auf die leer retourgehenden Petroleumfässer anzuwenden, insoferne mindestens 60 Stück pro Frachtbrief aufgegeben werden.

Salzexport nach Bulgarien. (Ausnahmetarif für österreichisch-ungarisches Salz auf serbischen Bahnen.) Aus Belgrad wird gemeldet: Die Eisenbahn-Direction bewilligte der Anglobank im Wege der Refactie behufs Transitirung von österreichisch-ungarischem Salze nach Bulgarien einen Ausnahme-Transportpreis, und zwar bei einem Quantum von 250 Waggons Salz pro Jahr 4 Centimes und von 500 Waggons Salz pro Jahr $3^1/_2$ Centimes per Tonnenkilometer.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1110	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Tabakfabrikate aller Art (aus der k. k. Tabakfabrik in Hainburg)	Bruck a/L. St.E.G. Localbahn	Wien St.E.G.	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut; Aufrechthaltung einschlägiger Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif	Verschieden	21·2 kr.		Im Kartirungswege		Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Sendungen, welche während einer eventuellen Verkehrsstörung auf der Localbahn Bruck a/L.-Hainburg mittelst Landfuhren oder Schlitten aus der k. k. Tabakfabrik in Hainburg nach Bruck a/L. spedirt werden
1111	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel als Eilgut	Makó	Wien Staats- oder Nordbahnhof	Unter Aufrechthaltung der für Eilgüter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	447·8 kr.	300·0 kr.	147·8 kr.	Im Kartirungswege		
1112	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelsäure	Lundenburg	Roztok via Böhm.-Brod	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	87·5 kr.		Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Säure-Emballagen	Roztok	Lundenburg via Böhm.-Brod	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen				76·1 kr.				
1113	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Eisen und Stahl, dann Eisenguss- u. Stahlwaaren der Pos. 128, 129 u. 130 der gegenwärtigen Waaren-Classification des Theiles I der österr.-ungar. Eisenb.	Trzynietz	Bielitz	Ad 1. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und ad 2. und 3. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	22·8 kr.	20·8 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze repräsentiren für die Strecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn keinerlei Ermässigung
			2. Eisen und Stahl der Pos. 130 der sub 1 bezeichneten Waaren-Classification						18·7 kr.	16·9 kr.	1·8 kr.			
			3. Eisen u. Stahl, dann Eisenguss- und Stahlwaaren der Pos. 128 und 129 der sub 1. bezeichneten Waaren-Classification						21·5 kr.	19·5 kr.	2·0 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1114	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Mähr.-schlesische Centralbahn	Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleum-Naphta), Blau-, Grün- und Maschinenöl	M.-Ostrau loco (für Sendungen aus der Mineralöl-Raffinerie daselbst)	Troppau M.S.C.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	11·9 kr.		Im Kartirungswege		
1115	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Pappendeckel u. Papier aller Art als Frachtgut	Aspang	Kl.-Schwechat	In beliebigen Mengen unter Einhaltung der allgemeinen Tarifvorschriften	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	36·0	Verschieden	Kartirung		
1116	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Reis	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 10000 kg	Vierzehn Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Ungarn—Laube, —Schönpriesen-Umschlag und —Dresden-Elbkai vom 1. September 1885	Mark	Mark	Mark	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt fünf Pfennige pro 100 kg
					Budapest St.E.G., Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest-dunap. teherpályaudvar (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest-fővárosi közraktarak (Communal-Lagerhäuser), Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros				2·95	2·—*)	0·95			
					Csáta				—	2·26*)	—			
					Esztergom-Nána				2·82	2·—*)	0·82			
					Ipolyság				—	2·54*)	—			
					Léva				—	2·55*)	—			
					Pozsony				2·06	1·61*)	0·45			
				Schönpriesen-Umschlag	Budapest St.E.G., Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest-dunap. teherpályaudvar (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest-fővárosi közraktarak (Communal-Lagerhäuser), Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros				2·90	1·95*)	0·95			
					Csáta				—	2·21*)	—			
					Esztergom-Nána				2·77	1·95*)	0·82			
					Ipolyság				—	2·49*)	—			
					Léva				—	2·50*)	—			
					Pozsony				2·01	1·56*)	0·45			
				Dresden-Elbkai	Budapest St.E.G., Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest-dunap. teherpályaudvar (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest-fővárosi közraktarak (Communal-Lagerhäuser), Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros				3·30	2·36	0·94			
					Csáta				—	2·62	—			
					Esztergom-Nána				3·17	2·36	0·81			
					Ipolyság				—	2·90	—			
					Léva				—	2·91	—			
					Pozsony				2·41	1·97	0·44			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg a)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1117	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transito		**Nachweisung eines Minimalquantums von 25000 kg,** dann der Provenienz aus, resp. Aufgabe nach Nordböhmen; die aus Nordböhmen in Krakau eintreffenden Transporte bleiben bis zur erfolgten Neuaufgabe unter Bahnaufsicht. Auflieferung der an **einem** Tage in **einer** der nebenstehenden Relationen zur Beförderung kommenden Collis mit **einem** Frachtbriefe an **einen** Adressaten, wobei der Frachtbrief eine Routenvorschrift nicht tragen darf. Jedes Collo hat mit einem grossen, die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutscher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen zu sein, welcher letztere nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares **Kennzeichen** tragen muss, das auch in den zugehörigen Frachtbrief eingesetzt zu sein hat. Auf den Frachtbriefen ist die Angabe einer Werthdeclaration unzulässig. Der Umfang der einzelnen Collis darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben auch feuergefährliche und explodirbare Gegenstände nicht enthalten sein	Bis Ende April 1891	Localverkehr		In Kreuzern ö. W. Noten				a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	ad b) Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welchen bei Sendungen ab Krakau auch die **Original-Frachtbriefe** von nordböhmischen Stationen bis Krakau zuliegen und auf den Reclamanten als Empfänger lauten müssen. Die Frachtbriefe ab nordböhmischen Stationen bis Krakau dürfen keine Routenvorschrift tragen und müssen die bahnämtliche Bestätigung entnehmen lassen, dass die Eilgüter während des Aufenthaltes in Krakau unter Bahnaufsicht verblieben sind. Die Vorlage dieser Frachtbelege hat spätestens Ende Juni 1891 zu geschehen	
					Bochnia					46·3	37·9	.	8·4			
					Tarnów					82·8	67·0	.	15·8			
					Dembica					108·8	87·6	.	21·2			
					Rzeszów					140·6	112·9	.	27·7			
					Łańcut					150·8	121·1	.	29·7			
					Przeworsk					162·2	130·1	.	32·1			
					Jaroslau					170·2	136·5	.	33·7			
					Przemyśl					187·4	150·2	.	37·2			
					Mościska					199·6	159·9	.	39·7			
					Sądova Wisznia					207·5	166·2	.	41·3			
					Gródek					215·1	172·2	.	42·9			
					Lemberg C.B.					227·0	181·7	.	45·3			
					Krasne					243·9	195·2	.	48·7			
					Brody					256·4	205·1	.	51·3			
					Złoczow					251·5	201·2	.	50·3			
					Tarnopol					268·9	215·0	.	53·9			
					Podwołoczyska					281·3	224·9	.	56·4			
				und vice versa												
1118	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel (Dach- u. Mauerziegel)	Mähr.-Schönberg	Sternberg	Bei Frachtzahlung für mindest. die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	8·0 kr.	6·6 kr.		1·4 kr.		Im Kartirungswege		Die Ziegel müssen für den Bau der Landesirrenanstalt verwendet werden
1119	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schleifholz a) bis 4 m Länge und beliebigen Durchmesser b) bis 6 m Länge und 25 cm Maximal-Durchmesser	zwischen	und Berthelsdorf in Sachsen	Die Sendungen müssen an eine Cellulosefabrik (Holzschleiferei) adressirt sein; ausserdem gelten für dieselben die für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes festgesetzten Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark		Bestehen keine directen Frachtsätze		Im Kartirungswege		
				Běschin						0·81						
				Blovic						0·74						
				Kauth						0·82						
				Klattau						0·78						
				Kolinec						0·82						
				Lužan						0·75						
				Malonic						0·82						
				Nemělkau						0·81						
				Nepomuk						0·76						
				Neuern						0·81						
				Neuhof						0·74						
				Petersburg Jechnitz						0·60						
				Pladen						0·61						
				Přestic						0·74						
				Putzeried						0·81						
				Schelles						0·62						
				Schüttenhofen						0·82						
				Schwihau						0·76						
				Stiahlau						0·72						
				Teinitzl						0·80						

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1120	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Brennholz und Holz des Specialtarifes 2	Pisss Kažnau	Prag B. W. B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	30 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch tritt die im Verordnungs-Blatte Nr. 145 ex 1889, unter Post 2999, enthaltene Verlautbarung ausser Wirksamkeit
1121	Südbahn-Gesellschaft		Alteisen und Eisenabfälle	Stuhlweissenburg Steinamanger Kanizsa Barcs Zákány Sissek	Laibach S.B.	Bestimmungen für Güter der Serie XIII. Sendungen müssen mit directen, nach Assling lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	kr. Noten incl. Steuer, excl. Mgb. 65·6 57 2 48·4 49 0 48·4 38 6	 59·1 51·5 43·6 44 0 43·6 34·8	kr. Noten 6·5 5·7 4·8 5·0 4·8 3 8	Im Kartirungswege		

Druckfehler-Berichtigung **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** In der Publication, Post-Nr. 1075, im Verordnungs-Blatte Nr. 50 vom 1. Mai a. c., hat der zugestandene Frachtsatz für Holz der Classe C von Zsolna transit nach Wolkersdorf anstatt „54·4 kr." richtig zu lauten: „45·4 kr."

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien, I., Zedlitzgasse 4

Filialen: WIEN, VII., Neubaugasse 23 — STERNBERG, Mähren, Ringplatz 3.
Gegründet 1815.
Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Melanchthonstr. 28.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Königstrasse 44.
LONDON E. C., 1, New Basinghallstreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I. Hegelgasse 7. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — DITTERSBACH, b. Waldenburg i. Schl. — BENTHEIM, Holländ. Grenze.
HANNOVER, Theaterplatz 16. — HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a. S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen.
SCHWARZA in Thüringen.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz,

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft,
Spediteure der k. k. priv. Kaiser FerdinandsNordbahn, der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft
Agentur des „Norddeutschen Lloyd“ in Bremen.
Eilgut-Sammeldienst.
Comptoir im eigenen Hause und am Bahnhofe.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
k. und k. Bosna-Bahn.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Specialverkehr nach und von **Russland.**
Verzollungen und Incasso in **Russland.**
Internationale Speditionen und Sammelladungen.

Stefan Dewoniski.

WIEN, Maria Theresienstrasse Nr. 3.

Erben & Gerstenberger vormals Brüder Wimmer, Prag.

Speditionsbureau für internationale Transporte.
Speditionsbureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen. — Grosse Lagerräume.
Möbelwagen.

Exelbirth & Schwager.

Spedition und Commission.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY und RADZIWILOW.
D. Exelbirth in Odessa.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen. Feste Uebernahmssätze nach allen Richtungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gerstmann & Lindner, Brünn, Spediteure

der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn
besorgen prompt, sachkundig und billigst Speditionen, zollämtliche Expeditionen jeder Art, Einlagerungen sammt Assecuranz; ferner Vertheilungen von Sammelladungen, sowie auch Möbeltransporte nach allen Richtungen.

Goldlust & Comp.

Speditions-Bureau der k. k. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.
Spedition und Commission. BRODY — PODWOLOCZYSKA — KRAKAU.
Filialen:
RADZIWILLOW, WOLOCZYSKA, SOSNOWICE-KATTOWITZ O/S., SZCZAKOWA-GRANICA, WIEN, SOKAL,
Regelmässiger Sammelladungsverkehr nach Russland, Rumänien und vice versa.
Ermässigte feste Uebernahmen nach allen Richtungen. Correcte Zollabfertigung.

Karpeles & Hirsch, Wien

I., Zelinkagasse 14
Spedition und Commission

Otto Hailer & Cie.

Spedition und Incasso.
Agentur der k. k. priv. österr. Südbahn für die Brennerlinie.
Hauptagentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreich.-ungar. Lloyd für die Schweiz und Vorarlberg.
RORSCHACH, ROMANSHORN und BUCHS (Schweiz).
LINDAU (Bayern) — BREGENZ (Oesterreich).
Verzollungen.
Specialdienst nach Triest und Wien.

N. Katzner

Spedition und Commission.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., GRANICA, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen.
Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Popper & Co., Wien

Spedition und Commission.
Bureau: II., Schöllerhof. — Magazine: II., Taborstrasse Nr. 11.
Special-Sammeldienst nach Nord- und Süddeutschland, Böhmen, Mähren, Schlesien, Ungarn und Siebenbürgen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831)
Spedition, Commission und Incasso. Stein- und Braunkohlen en gros-Geschäft.
Uebersiedlungen per Bahn und Achse mit Möbelwagen.
Agentie der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Speditions-Bureau: für die k. k. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 53. **Wien, 8. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Haltestelle Eichgraben oder einem anderen Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Wien-St. Pölten über Sieghardskirchen zur Station Judenau der Linie Tulln-St. Pölten der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Civilingenieur Franz Mörth in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Haltestelle Eichgraben oder einem anderen Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Wien-St. Pölten über Sieghardskirchen zur Station Judenau der Linie Tulln-St. Pölten der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. April 1890. Z. 5094.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn (eventuell Dampftramway) von einem Punkte zwischen Jenbach und Brixlegg nach Zell am Ziller eventuell nach Mayrhofen.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Theodor Freiherrn von Dreifus mit dem Erlasse vom 13. April 1889 (Verordnungs-Blatt vom 25. April 1889, Nr. 48), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn (eventuell Dampftramway) von einem Punkte zwischen Jenbach und Brixlegg nach Zell am Ziller eventuell nach Mayrhofen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 14. April 1890. Z. 15.269.

Locomotivprüfungen im Jahre 1889.

Im Laufe des Jahres 1889 wurden im Ganzen 193 Locomotiven — gegen 130 im Jahre 1888 — der gesetzlich vorgeschriebenen technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen, worunter sich 166 Locomotiven mit Schlepptender, 22 Tenderlocomotiven, 4 Zahnrad-Adhäsions-Locomotiven und eine feuerlose Locomotive befanden. Die grösste Anzahl von Locomotiven, nämlich 97 Stück, wurde für die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen erprobt; an diese reihen sich nach der Zahl der zur Erprobung gelangten Locomotiven die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 23, die Südbahn-Gesellschaft mit 13, die Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit je 10, die Buschtěhrader Eisenbahn mit 8, die Böhmische Nordbahn-Gesellschaft mit 7, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Steyrthal-Bahn und Achensee-Bahn mit je 4, die Localbahn Gleisdorf-Weiz und Trifailer Kohlengewerkschaft mit je 2, die Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft, Bukowinaer Localbahnen, Bauunternehmung Gross & Cie., Böhmische Montan-Gesellschaft, Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft, Oesterr.-alpine Montan-Gesellschaft, Prager Eisenindustrie-Gesellschaft, Witkowitzer Eisenwerke und die Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks-Gesellschaft mit je 1 Stück.

An der Lieferung der Locomotiven betheiligten sich 4 inländische Fabriken mit 185 und 3 ausländische Etablissements mit 8 Stück. Von ersteren lieferte die Wiener-Neustädter Locomotivfabrik 78, die Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 52, die Floridsdorfer Locomotivfabrik 41 und die Locomotivfabrik von

Krauss & Cie. in Linz 14 Stück; von den von ausländischen Etablissements gelieferten Locomotiven stammen 6 aus der Locomotivfabrik von Krauss & Cie. in München und je eine von Hagers in Erfurt und von der Actiengesellschaft Hohenzollern in Düsseldorf. Letztere Locomotiven waren für Fabriksbahnen und für eine Bauunternehmung bestimmt und befindet sich darunter eine Specialität, nämlich eine feuerlose Locomotive, bei welcher der Dampf mit einer Spannung von $6^{1}/_{2}$ Atmosphären einem Stabilkessel entnommen wird; der Bedarf an Locomitiven Seitens der österr. Haupt- und Localbahnen wurde auch im Jahre 1889 ausschliesslich aus inländischen Fabriken gedeckt.

Von den geprüften Locomotiven — mit Ausnahme der feuerlosen Locomotive — haben 166 Stück separate Tender (Schlepptender), die übrigen 26 sind Tenderlocomotiven; 178 Locomotiven sind normalspurig und 15 schmalspurig gebaut, und entfallen von letzteren je 4 Stück auf die Achensee-Bahn und die Steyrthal-Bahn, 2 Stück auf die Trifailer Kohlengewerkschaft und je ein Stück auf die Bauunternehmung Gross & Cie. (Eisenerz-Vordernberger Materialbahn), die Böhmische Montan-Gesellschaft, die Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft, die Prager Eisenindustrie-Gesellschaft und auf die Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks-Gesellschaft. Von den Locomotiven mit separaten Tendern besitzen 49 Stück 4 und 117 Stück 3 Achsen, während von den Tenderlocomotiven 3 Stück vierachsig, 10 Stück dreiachsig und 13 Stück zweiachsig sind.

Die geprüften Locomotiven werden durchwegs durch Injectoren gespeist, besitzen in Bezug auf die Räder aussenliegende Cylinder und für variable Expansion eingerichtete Steuerungen nach dem Systeme Stephenson oder Allan, und sind fast durchgehends für Vacuumbremse eingerichtet.

Den grössten Radstand mit 6·311 m haben die Eilzugs-Locomotiven der Südbahn-Gesellschaft, welche vierachsig und mit Druckgestell eingerichtet sind; die schwersten Locomotiven sind die vierfach gekuppelten Lastzugs-Locomotiven der k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit einem Totalgewichte von 55·2 t. Bei den Probefahrten haben die Eilzugs-Locomotiven der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die grösste Geschwindigkeit von 103 km per Stunde, bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 70 km per Stunde, erreicht.

Von den im Jahre 1889 erprobten Locomotiven gehen sämmtliche durch das abgeschrägte Profil des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und mit geringen Ausnahmen auch durch das Stufenprofil.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. April wurde die nachfolgende Regierungsvorlage zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt.

Gesetz vom . . . .,
betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau der Unterkrainer Bahnen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, bei Ertheilung der Concession für eine als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführende Locomotiveisenbahn von Laibach über Grosslupp und Treffen nach Rudolfswerth, eventuell nach Straža mit einer als Localbahn herzustellenden Abzweigung von Grosslupp nach Gotschee (Unterkrainer Bahnen) die nach dem Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, Art. V, bei der Concessionsertheilung für Localbahnen zulässigen Begünstigungen zu ertheilen und ferner volleingezahlte Stammactien einer für den Bau der vorgenannten und eventuell noch anderer Eisenbahnen in Krain zu bildenden Actiengesellschaft im Maximalbetrage von 2,500.000 fl. ö. W. in Noten zu übernehmen.

Art. II. Die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die im Art. I genannten Eisenbahnen ist an die Bedingungen geknüpft, dass

1. die Beschaffung des restlichen, mit dem Effectivbetrage von 7,500.000 fl. ö. W. veranschlagten Baucapitals durch Ausgabe von Stammactien, von welchen mindestens ein Theilbetrag von 600.000 fl. von den Interessenten zum Paricurse zu übernehmen ist, dann von mit 4 pCt. ö. W. verzinslichen, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Prioritätsobligationen und von Prioritätsactien unter von der Regierung zu genehmigenden Modalitäten sichergestellt wird, dass
2. die Dividende, welche den Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf einen Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit 4 pCt. bemessen werde, und dass
3. den vom Staate zu übernehmenden, von den Concessionären volleinzuzahlenden Stammactien, bezüglich welcher eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes auf eine Maximalstimmenzahl oder gegenüber den Besitzern von Stammactien nicht stattfinden darf, gleiche Rechte wie den übrigen Stammactien eingeräumt werden.

Art. III. Zum Zwecke von Erweiterungsbauten, Anschaffungen und sonstigen Investitionen, welche nicht in der ursprünglichen Anlage und Ausrüstung der Bahn inbegriffen sind, kann das Anlagecapital der genannten Eisenbahnen durch Ausgabe von Prioritätsobligationen, Prioritäts- oder Stammactien mit Genehmigung der Regierung nach Erforderniss erhöht werden.

Das Gleiche gilt sinngemäss zum Zwecke der Herstellung weiterer Localbahnen in Krain hinsichtlich des Actien- und Prioritätsobligationscapitals der im Art. I bezeichneten Actiengesellschaft.

Art. IV. Die Zahlung des Kaufpreises für die vom Staate zu übernehmenden Stammactien ist in fünf Jahresraten im Maximalbetrage von 500.000 fl. zu leisten.

Die erste dieser Jahresraten ist jedoch in keinem Falle vor Ablauf des Jahres 1892 und erst in jenem Zeitpunkte zu bezahlen, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (Art. V) und das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapitale (Art. II) als gesichert anzusehen ist.

Die Zahlungen des Staates haben gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues und der Ausrüstung der im Art. I bezeichneten Bahnen verwendet werden.

Ar. V. Die im Art. I bezeichneten Eisenbahnen sind binnen zwei und einem halben Jahre, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Art. VI. Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des durch Staatsorgane oder unter entsprechender Einflussnahme derselben aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind ebenso wie alle Lieferungen abgesondert von der Geldbeschaffung im Offertwege zu vergeben.

Art. VII. Der Betrieb der im Art. I bezeichneten Eisenbahnen soll während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Art. VIII. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

In der Begründung zu diesem Gesetzentwurfe wird nach Darstellung der hervorragenden wirthschaftlichen Bedeutung der projectirten Bahnlinien Nachfolgendes bemerkt:

Die intendirten Unterkrainer Bahnen wurden bereits im November 1886 der Trassenrevision unterzogen und wurde hiebei für die von der Südbahnstation Laibach ausgehende, als Hauptbahn II. Ranges auszuführende Hauptlinie in der Länge von rund 82·5 km die Trassenführung von Laibach über Grosslupp, Weixelburg, Pösendorf und Treffen nach Rudolfswerth, eventuell bis Straža in Aussicht genommen. Für die bei Grosslupp abzweigende, als Localbahn auszuführende, rund 49 km lange Seitenlinie nach Gotschee wurde bei der obgedachten Amtshandlung die Trasse über Reifnitz als die zweckmässigste erkannt.

In Absicht auf die Realisirung des fraglichen Bahnprojectes hat sich ein aus Vertretern der Interessenten im Lande Krain zusammengesetztes Consortium gebildet, welches nach länger fortgesetzten Bemühungen eine geeignete Basis für die Financirung des Unternehmens zu gewinnen, schliesslich ein concretes, von der Regierung als annehmbar befundenes Programm für die Aufbringung der erforderlichen Geldmittel in Antrag gebracht hat.

Diesem Programm zufolge hätte die Staatsverwaltung sich an der Beschaffung des mit dem Maximalbetrage von 10 Millionen Gulden veranschlagten effectiven Baucapitals mit einer gegen Uebernahme von Stammactien in mehrjährigen Raten zahlbaren Capitalssubvention im Betrage von $2^1/_2$ Millionen Gulden zu betheiligen. Der durch die erbetene Staatssubvention nicht bedeckte Rest des Baucapitals im effectiven Maximalbetrage von $7^1/_2$ Millionen Gulden soll durch Ausgabe weiterer, von den Interessenten und eventuell vom Lande Krain zu übernehmender Stammactien, dann unter erst später festzusetzenden Modalitäten durch Emission von Prioritätstitres unter Heranziehung des Geldmarktes aufgebracht werden.

Die bereits gesicherten, gegen Uebernahme von Stammactien zu bewirkenden Beitragsleistungen der Interessenten erreichen derzeit schon den Effectivbetrag von 550.000 fl., welcher bei Fortsetzung der Verhandlungen voraussichtlich noch eine namhafte Erhöhung erfahren wird. Der krainische Landtag hat in seiner Sitzung vom 19. October 1888 auf Grund einer eingehenden Würdigung der wirthschaftlichen Bedeutung und der Ertragsfähigkeit der projectirten Bahnen den Beschluss gefasst, Stammactien in einem weiteren, in mehreren Jahresraten einzuzahlenden Betrage von 500.000 fl. zu übernehmen.

Es wird jedoch von Seite der krainischen Landesvertretung auch die Eventualität ins Auge gefasst, dass an Stelle der gedachten Landessubvention vom Lande Krain die Garantie für die vierpercentige Verzinsung und Tilgung der auszugebenden Prioritätstitres übernommen werde, wodurch die Begebung dieser Werthpapiere zu einem beträchtlich höheren Curse ermöglicht und die Aussicht auf eine baldige ausreichende Verzinsung des gesammten im Bahnbaue zu investirenden Anlagecapitals, somit auch der vom Staate zu übernehmenden Stammactien, aus den Erträgnissen der Bahnen wesentlich gebessert würde.

Ferner hat die Trifailer Kohlengewerkschaft, in deren Besitz die zum Betriebe im Tagbau geeigneten ergiebigen Kohlenlager des Gottschee'er Revieres sich befinden, und welche demnach an dem Zustandekommen der Bahnen ein hervorragendes Interesse hat, sich bereit erklärt, sehr bedeutende Quantitäten von Kohle an die Staatseisenbahn-Verwaltung, welche den Betrieb der Unterkrainer Bahnen übernehmen soll, zum Selbstkostenpreise zu liefern, woraus für den Staatsbetrieb ein sehr bedeutendes Ersparniss resultiren würde, welches zufolge des von dem Consortium aufgestellten Programms dem Unternehmen der Unterkrainer Bahnen in der Form eines Nachlasses an der sonst Seitens der letzteren an die Staatseisenbahn-Verwaltung zu leistenden Betriebskostenvergütung oder unter anderen noch zu vereinbarenden Modalitäten gutzubringen wäre.

Ueber das eben gedachte Offert der Trifailer Kohlengewerkschaft sind indess noch sehr eingehende Erhebungen und Studien zu pflegen, welche bereits eingeleitet worden sind und von deren Ergebniss die seinerzeit mit der gebotenen Vorsicht zu treffende Entscheidung über die Annehmbarkeit der fraglichen Proposition und das Urtheil über den finanziellen Effect derselben für den Staatsbahnbetrieb, sowie für das Unternehmen der projectirten Bahnen abhängig gemacht werden muss.

Die aus einem solchen Kohlenlieferungsvertrage zunächst für den Staatsbetrieb resultirenden, mittelbar dem Unternehmen der Unterkrainer Bahnen zuzuwendenden finanziellen Vortheile hätten dann eventuell auch die wesentlichste Grundlage für die vom Lande Krain bezüglich der auszugebenden Prioritätstitres zu übernehmende Garantie zu bilden. Unter allen Umständen erscheint aber ausser der Seitens des Landes Krain zu gewärtigenden finanziellen Unterstützung des Unternehmens, sei es im Wege einer Landessubvention, sei es durch Garantie der Prioritätstitres, auch eine ausreichende directe oder indirecte Beitragsleistung der wie erwähnt an dem Zustandekommen der Bahnen in hohem Grade interessirten Trifailer Kohlengewerkschaft als die unerlässlichste Voraussetzung für die Realisirung des projectirten Bahnunternehmens.

Was die Rentabilität des ins Leben zu rufenden Bahnunternehmens anbelangt, so wurde der jährliche Reinertrag desselben auf Grund amtlicher Erhebungen mit 275.000 fl. angenommen, zu welchem Betrage noch das damals nicht berücksichtigte Erträgniss des Localverkehres von Laibach, der in Aussicht zu nehmenden Transporte von Erzen, Steinen, Kalk und Ziegeln, dann des zu gewärtigenden bedeutenden Verkehres aus dem bezeichneten Kohlenreviere und eventuell die im Falle des Eingehens auf die vorgedachte Proposition der Trifailer Kohlengewerkschaft für das Unternehmen resultirende bedeutende Einnahme hinzutreten wird.

Es erscheint demnach die Hoffnung nicht unbegründet, dass der Gesammtreinertrag der projectirten Bahnen, wenn auch nicht in den ersten Betriebsjahren, so doch in nicht zu ferner Zukunft, zur Bedeckung des Erfordernisses für die Tilgung und Verzinsung des mit 10 bis 11 Millionen Gulden anzunehmenden Nominal-Anlagecapitals der projectirten Bahnen vollkommen ausreichen und vielleicht noch einen Ueberschuss ergeben werde, der gegebenenfalls für andere Bahnbauten in Krain herangezogen werden könnte.

Die Sicherstellung des Bahnbaues erscheint zwar zur Zeit noch von dem Ergebnisse der mehrgedachten Verhandlungen mit der Trifailer Kohlengewerkschaft, sowie von der Feststellung der Modalitäten für die Begebung der Prioritätstitres, wie auch von den noch zu treffenden Vereinbarungen mit dem Consortium hinsichtlich der Concessions-Bedingungen und des abzuschliessenden Betriebsvertrages abhängig.

In Würdigung der im Vorstehenden dargelegten Momente, und zwar insbesondere der hohen wirthschaftlichen Bedeutung des projectirten Unternehmens, ferner der vom Lande Krain und den Interessenten bethätigten weitgehenden Opferwilligkeit, endlich der zu erhoffenden Rentabilität der neuen Bahnlinien einerseits und in Anbetracht der in dem um sich greifenden Nothstande des fraglichen Landestheiles begründeten Dringlichkeit des Gegenstandes andererseits, sieht sich jedoch die Regierung veranlasst, schon jetzt die gesetzliche Ermächtigung zur Gewährung der vom Consortium erbetenen staatlichen Subventionsleistung einzuholen.

In der 398. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Mai befindet sich im Einlaufe eine Regierungsvorlage, betreffend die für das Landes-Eisenbahnanlehen des Herzogthums Steiermark im Höchstbetrage von 10 Millionen Gulden zu gewährenden staatlichen Begünstigungen; ferner ein Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Schrambach nach Kernhof auf Staatskosten; endlich ein Bericht des volkswirthschaftlichen Ausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels.

Die Abgeordneten Dr. Slavik und Genossen richten an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister eine Interpellation, ob er geneigt sei, die österreichische Landwirthschaft und Mühlenindustrie vor der Schädigung durch einseitige Tarifbegünstigungen auf den Linien der österreichischen Privatbahnen, sowie der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu schützen.

Die Regierungsvorlage, betreffend die für das Landes-Eisenbahnanlehen des Herzogthums Steiermark im Höchstbetrage von 10 Millionen Gulden ö. W. zu gewährenden staatlichen Begünstigungen hat folgenden Wortlaut:

„§ 1. Den Obligationen des vom Herzogthume Steiermark auf Grund des mit Meiner Entschliessung vom 11. Februar 1890 genehmigten Landtagsbeschlusses vom 18. November 1889 zum Behufe der Herstellung und Inbetriebsetzung von Localeisenbahnen in Steiermark aufzunehmenden, zu 4 pCt. verzinslichen, innerhalb 90 Jahren rückzahlbaren Landes-Eisenbahnanlehens im Höchstbetrage von 10 Millionen Gulden österreichischer Währung wird die Stempel- und Gebührenfreiheit zugestanden.

Die Zinsen dieses Anlehens werden von der Einkommensteuer, sowie von jeder Steuer, die etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, dann von der Entrichtung der Couponstempelgebühren auf die Dauer von 30 Jahren, vom Tage der Emission des Anlehens an gerechnet, freigelassen.

§ 2. Die Obligationen des im § 1 bezeichneten Landes-Eisenbahnanlehens können zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen der unter öffentlicher Aufsicht stehen-

den Anstalten, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zum Börsecurse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendet werden.

§ 3. Mit der Durchführung dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Innern, der Finanzen und der Justiz beauftragt."

In der 399. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. Mai befindet sich im Einlaufe der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die von der Regierung beabsichtigte Reform der Personentarife auf den Staats- und Pivateisenbahnen; der Bericht des Steuer-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die zeitliche Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und der Einkommensteuer für den Betrieb der Schiffahrt zur See mit Dampfern und eisernen oder stählernen Segelschiffen, welche im Inlande erbaut wurden; der Nachtragsbericht des Budget-Ausschusses über die aus Anlass der Berathung des Staatsvoranschlages für das Jahr 1889 am 11. April 1889 im Abgeordnetenhause gestellte und unterstützte Resolution des Abg. Dr. Engel, betreffend die Wiedereinführung der Abendzüge auf der Staatsbahn in der Relation Protivin-Přibram.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer schmalspurigen Localbahn gemischten Systems von Lend über Hof- und Wildbad-Gastein nach Böckstein. (Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, bezüglich des von der Commandit-Gesellschaft Soenderop & Comp. in Berlin vorgelegten Projectes für eine schmalspurige Localbahn gemischten Systems mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von der Station Lend der k. k. Oesterr. Staatsbahnen durch die Gasteiner Klamm und, am linken Ufer der Gasteiner Ache entlang führend, über Hof und Wildbad-Gastein nach Böckstein im Sinne der Bestimmungen der §§ 10—14 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission mit thunlichster Beschleunigung einzuleiten. Bei dieser commissionellen Amtshandlung wird die k. k. Landesregierung insbesondere zu erheben haben, ob und eventuell unter welchen Modalitäten die beantragte Trassenführung durch den Klammpass als zulässig erachtet wird, bezw. ob und an welchen Stellen erfahrungsgemäss besondere Massnahmen zur Aufrechthaltung eines von den klimatischen Verhältnissen dieser Gegend unabhängigen, zu jeder Jahreszeit gesicherten Betriebes zu treffen sein werden. Zu dieser Amtshandlung werden sämmtliche Interessenten, insbesondere auch Vertreter der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, beizuziehen, sowie die Concessionswerber Lukrits & Rzižek in Wien und der Bauunternehmer Friedrich Hirt in Berlin, deren Projecte für Zweigbahnen von Lend nach Gastein bereits am 26. April 1887 der Trassenrevision unterzogen wurden, zugezogen werden. [H.-M.-Z. 55.286 ex 1889.]

Project einer Petroleummotoren-Trambahn vom Praterstern zum Westportale der land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien 1890. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Josef E. Bierenz in Wien für die Herstellung einer Trambahn mit Petroleummotoren nach dem Systeme Daimler vom Praterstern bis zum Westportale der land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien für den 9. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Freiherr von Hock betraut. [G.-I.-Z. 7141.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für eine in der Station Frauenberg der Linie Wien-Eger herzustellende Verladerampe;
2. für die Aufstellung eines Wasserreservoirs von 15 m³ Fassungsraum in der Station Beneschau der Linie Gmünd-Prag;
3. für einen in der Station Plass der Linie Pilsen-Priesen durch Martin Burda herzustellenden Kohlenschuppen;
4. für einen Bahnerhaltungsschuppen in der Station Taus der Linie Janowitz-Taus;
5. für den in der Station Mühlhausen der Linie Tabor-Pisek durch J. V. Kramer herzustellenden Kohlenschuppen;
6. für ein Nebengebäude nächst dem Wasserstationsgebäude der Station Brzeżnica der Linie Oswięcim-Podgórze;
7. für den Anbau einer Strassen-Brückenwaage an den Kohlenschuppen des E. Morawetz in der Station Patzau.

— (Principielle Genehmigung.) Dieselbe wurde ausgesprochen:

1. für die Locomotiv-Schutzhütte der Bauunternehmung O. Ziwotski & Comp. in der Station Klosterneuburg-Weidling der Linie Wien-Eger;
2. für die Verkaufshütte der Trafikantin Mathilde Piskorsch in der Station Klosterneuburg-Weidling der Linie Wien-Eger.

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. (Pläne für die überwölbten Einschnitte.) Die Pläne für die überwölbten Einschnitte am Ein- und Ausgange des Schichtthurm-Tunnels, dann für die Portale des Klammwand-, Krestenberg- und Prebichl-Tunnels sind vom Handelsministerium zur Ausführung genehmigt worden. [26. April, Z. 17.178.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Heizhausanlage und Bahnerhaltungsschuppen in der Station Oswięcim.) In der Station Oswięcim der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird eine neue Heizhausanlage und ein Bahnerhaltungsschuppen ausgeführt. [11. April, Z. 402 H.-M..]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Winterfahrplan 1890/91. (Vorconferenzen.) Die Vorconferenzen, betreffend den Fahrplan für die Winterperiode 1890/91, werden am 20., 21. und 22. Mai unter dem Vorsitze des k. k. Oberinspectors Franz Heindl im Sitzungssaale der k. k. General-Inspection (I., Dominikanerbastei 13, 3. Stock) abgehalten werden und an jedem der genannten Tage um 11 Uhr Vormittags beginnen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für die durch Adaptirung umgestalteten Kasernlocalitäten im Heizhausanbau zu Selzthal;
2. für je ein Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. 182 und 187 der Linie St. Valentin-Pontafel;
3. für den in der Station Patzau der Linie Ober-Cerekwe—Tabor durch E. Morawetz hergestellten Kohlenschuppen;
4. für die in der Haltestelle Mokrosuk der Linie Horažďovic-Klattau hergestellte Wartehalle;
5. für ein normales Nebengebäude beim Wächterhause Nr. 110 der Linie Saybusch—Neu-Sandez.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Uebertragung des Betriebes auf der Schleppbahn zwischen der Station Ustron und der erzherzoglichen Maschinenbau-Anstalt an die erzherzogliche Cameral-Direction in Teschen.) Das Handelsministerium hat die angesuchte Genehmigung zur Uebernahme des bisher von der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführten Locomotivbetriebes auf der normalspurigen Schleppbahn zwischen der Station Ustron und der erzherzoglichen Maschinenbau-Anstalt durch die erzherzogliche Cameral-Direction in Teschen unter gewissen Bedingungen ertheilt, welche sich auf die ordnungsmässige und gesicherte Durchführung des Betriebes beziehen. [H.-H.-Z. 13.783.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Smiřitz—Josefstadt-Jaroměř: Aenderung in der Bedienung der Wegschranken.) Der beim Feldübergange in km 38·358 der Strecke Smiřitz—Josefstadt-Jaroměř bestehende und bisher unter Schlossverschluss gehaltene, von Fall zu Fall geöffnete Handschranken wird im Interesse der Landwirthschaft von nun an zu den Jahreszeiten, wo Feldarbeiten verrichtet werden, offen gehalten, und nur beim Verkehr der Züge durch den Bahwächter Nr. 43 mittelst Zugleitung geschlossen. [15. April, Z. 9566.]

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Constructionsänderungen bei den Lowries mit Bremsen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von den Concessionären der genannten Localbahn beantragten Aenderungen an der mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 2. August 1889, Z. 23.142, genehmigten Type für Lowries mit Bremse und Bremshütte genehmigt. [17. April, Z. 16.282.]

Steyrthalbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Station Steyr-Garsten für den Gesammtverkehr.) Nachdem die bei der Betriebseröffnung dieser Bahn in der Station Steyr-Garsten noch rückständigen, dem Gütertransporte dienenden

Herstellungen, nämlich das Frachtenmagazin sammt Verladerampe, sowie die Zufahrtsstrasse zu demselben, nunmehr vollendet sind, obwaltet gegen die Eröffnung der genannten Station für den Gesammtverkehr kein Anstand. Weiters wird im Interesse der Einwohner des Ortes Garsten die Einrichtung getroffen, dass in der in unmittelbarer Nähe befindlichen Station Steyr-Garsten auch solche Frachtensendungen aufgegeben, bezw. bezogen werden können, welche lediglich auf den k. k. Staatsbahnen sich bewegen. Zu diesem Zwecke errichtet die genannte Bahnverwaltung in der mehrerwähnten Station eine Local-Auf- und Abgabsstelle auch für jene Güter, welche für die k. k. Staatsbahnen bestimmt sind, respective von denselben einlangen. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfälligen Anträge der Bahnverwaltung genehmigt. [29. April, Z. 3095.]

Eisenwerk Kladno der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft. (Anschaffung von 20 Stück Kohlenwagen.) Die von der Direction des genannten Eisenwerkes eingereichten Typenpläne für Kohlenwagen, wonach für den Betrieb der Kladno-Nučicer Bergwerksbahn 20 Stück solcher Wagen, hievon 5 Stück mit Bremse, in der eigenen Werkstätte erbaut werden sollen, wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [25. April, Z. 11.944.]

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

6. Mai: Der Gesammtverkehr zwischen den Stationen Kaczyka und Strigoja der Localbahn Hatna-Kimpolung wurde mit Zug 854 am 6. Mai wieder aufgenommen.

Ausland.

Preussen. (Zusammenstellbare Fahrscheinhefte.) Zur Erleichterung der Benützung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte bei Reisen von und nach solchen Stationen der preussischen Staatseisenbahnen, welche in dem Verzeichnisse der Fahrscheine für zusammenstellbare Fahrscheinhefte als Fahrschein-Anfangs- oder Endstationen nicht benannt sind, oder an einer in das Verzeichniss überhaupt nicht aufgenommenen Eisenbahnstrecke liegen, werden vom 15. Mai ab versuchsweise für die Fahrt von der Reise-Antrittsstation bis zur nächsten Fahrscheinstation und von der dem Reiseziel nächstvorgelegenen Fahrscheinstation bis zur Reisezielstation und zurück, sowie für etwaige Abstecher nach Stationen seitwärts gelegener Strecken Seitens der Ausgabestellen der preussischen Staatseisenbahnen Ergänzungsfahrscheine den Heften eingefügt werden. Diese Ergänzungsfahrscheine gewähren die nämliche Preisermässigung, wie die übrigen Fahrscheine der preussischen Staatseisenbahnen.

Württemberg. (Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betriebe befindlichen Eisenbahnen.) Die Kammer der Abgeordneten genehmigte in der Sitzung vom 26. April die für Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betriebe befindlichen Bahnen geforderten 1,030.000 Mk., und zwar:

1. für die Herstellung eines zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Bietigheim—Jagstfeld mit Erweiterung der Zwischenstationen dieser Strecke und mit gleichzeitiger Ausführung eines Rangirbahnhofes bei Heilbronn als erste Rate 250.000 Mk.,
2. für die Erweiterung und Verbesserung der Verladegeleise und Einrichtungen für den Stückgüterverkehr auf dem Bahnhof Stuttgart 380.000 Mk.,
3. für die Vergrösserung der Central-Wagenwerkstätte Kannstatt als erste Rate 400.000 Mk.

Ferner wurden genehmigt: für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen 5,850.000 Mk. und für die Ausstattung der Personenzüge mit der Westinghouse (Schnell)-Bremse 250.000 Mk., zusammen 6,100.000 Mk. Die Berathung über die zu Vorarbeiten für eine directe Verbindungsbahn zwischen Untertürkheim und Zuffenhausen, eine directe Verbindungsbahn zwischen Zuffenhausen und der Eisenbahnstation Hasenberg und die Erweiterung der letzteren Station, sowie für ein zweites Geleise auf der Strecke Hasenberg—Böblingen geforderten 40.000 Mark wurde abgebrochen.

Italien. (Eisenbahn Messina-Patti-Cerda.) Die Handelskammer von Messina hat beim Ministerium für öffentliche Arbeiten das Ansuchen gestellt, dasselbe möge auf die eheste Fertigstellung der zweiten Strecke der Eisenbahn Messina-Patti-Cerda dringen, auf dass der Betrieb, welcher sich gegenwärtig auf die Strecke Messina-S. Filippo beschränkt, bis nach Milazzo ausgedehnt werden könne.

— (Eisenbahn Cuneo-Ventimiglia.) Die ungünstige Witterung und insbesondere der starke Schneefall im Monate März verursachten eine Verzögerung und stellenweise auch eine Unterbrechung der Arbeiten auf der Strecke Limone-Vievola, auf welcher sich auch der Tenda-Tunnel (8·100 m) befindet. Ein zweiter Tunnel auf dieser Strecke misst 410·79 m. Gegenwärtig schreiten die Arbeiten rüstig vorwärts.

— (Eisenbahn Ovada-Alessandria.) Diese von einem Consortium projectirte Linie soll die Verbindung der Stadt und Provinz Alessandria mit der Eisenbahn Genua-Ovada-Asti herstellen. Zwei Kilometer von Alessandria entfernt, wird ein Geleise von der genannten Eisenbahn abzweigen, in der Nähe von Maranzana den Fluss Bormida und nach Berührung mehrerer grösserer Ortschaften den Fluss Orba übersetzen, um sohin die Station Ovada (San Gaudenzio) der Linie Genua-Asti zu erreichen. Die Länge der Linie wird 34 km, die Kosten derselben werden 5,200.000 Lire betragen. Das Consortium erhielt vom Ministerium die Concession und eine Subvention von 3000 Lire per Kilometer auf die Dauer von 70 Jahren zugesichert. Den Bau übernimmt die Mittelmeerbahn.

— (Zweites Geleise auf der Strecke Vercelli-Livorno Vercellese.) Am 15. April wurde das zweite Geleise auf der Strecke Vercelli-Livorno Vercellese der Linie Turin-Mailand dem Betriebe übergeben. Von den 150 km, welche diese Linie misst, verbleiben nunmehr nur 35 km, u. zw. zwischen Chivasso und Livorno, Vercelli und Borgo-Vercelli und Trecate und Magenta eingeleisig.

— (Eisenbahn Treviso-Feltre-Belluno.) Die Gesellschaft der „Strade ferrate Meridionali“ hat das Project für den Ausbau der Strecke Treviso-Cormida der Regierung zur Genehmigung vorgelegt.

— (Eisenbahnbaukosten im Betriebsjahre 1888/1889.) Die Kosten für Eisenbahnbau in Italien betrugen im Betriebsjahre 1888/1889 235,780.000 Lire, um 62,100.000 Lire weniger als im Vorjahre. Die Eisenbahnen, welche auf Grund der Gesetze vom Jahre 1889 hergestellt werden, erfordern eine Summe von 3 Milliarden, zu welcher 2,141.790 Lire das Ministerium für öffentliche Arbeiten, 735,300.000 das Finanzministerium und 33,040.000 die Interessenten beitragen.

— (Sommerfahrordnung auf dem Adriatischen Netze.) Die General-Direction der „Strade ferrate Meridionali“ hat die mit dem 1. Juni zu activirende, in der Conferenz vom 21. und 22. März festgesetzte Fahrordnung der Regierung zur Genehmigung vorgelegt.

Schweiz. (Einführung eines allgemeinen Placat-Fahrplanes für die schweizerischen Eisenbahnen.) Nachdem die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahn-Verbandes einem im Jahre 1888 ausgearbeiteten ersten Entwurf eines allgemeinen Placat-Fahrplanes eine Reihe von Einwendungen entgegengestellt haben, wurde im November 1889 Seitens des Eisenbahn-Departements den sämmtlichen interessirten 21 Verwaltungen ein zweiter Entwurf, bei welchem diesen Einwendungen soweit als möglich Rechnung getragen wurde, zugestellt, und die Frist zur Geltendmachung von Abänderungsvorschlägen, sowie gutfindende weitere Bemerkungen bis längstens Ende des Jahres 1889 festgestellt. In dieser Frist haben sich nur drei Verwaltungen, alle grundsätzlich zustimmend ausgesprochen. In einer am 29. Jänner stattgefundenen Conferenz hat die vom Eisenbahnverbande delegirte Abordnung erklärt, dass sie einem Gesammtfahrplane den Vorzug gäbe, welcher auf die Darstellung der hauptsächlichsten Reiserouten sich beschränken würde. — Ueber Antrag des Eisenbahn-Departements hat nun der schweizerische Bundesrath in seiner Sitzung vom 18. Februar beschlossen:

1. Der vom Eisenbahn-Departement vorgelegte Entwurf eines allgemeinen Placat-Fahrplanes ist genehmigt. Die Anordnung desselben ist so zu gestalten, dass übrigens ohne Abbruch am Inhalt, die von den Eisenbahn-Gesellschaften bezeichneten Reiserouten soweit als möglich im Zusammenhange zur Darstellung kommen.
2. Das Departement ist eingeladen, dafür zu sorgen, dass dieser allgemeine Placat-Fahrplan jeweilen auf Beginn der ordentlichen Fahrplanperiode, erstmals auf den 1. Juni 1890, in der erforderlichen Anzahl von Exemplaren zur Verfügung steht und den Eisenbahn-Verwaltungen abgegeben werden kann, welche im Verhältnisse des Bedarfes die Erstellungskosten zu vergüten haben.
3. Die Eisenbahn-Verwaltungen sind verpflichtet, den allgemeinen Placat-Fahrplan in den Wartesälen und nach den vorhandenen Bedürfnissen auch in den Vorräumen (Hallen, Gängen) der Bahnhöfe und Stationen, an geeigneten, dem Publicum gut zugänglichen Stellen, anschlagen zu lassen.

Jeder einzelnen Verwaltung ist unbenommen, neben dem allgemeinen auch den Sonderfahrplan der eigenen Gesellschaft auszuhängen. Dagegen tritt das allgemeine Placat an die Stelle der Fahrplan-Publicationen aller übrigen Bahnen, deren Züge im ersteren angegeben sind.

4. Zur Affichirung in ausländischen Bahnhöfen und Stationen dürfen von den schweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen nur die allgemeinen Placat-Fahrpläne abgegeben werden.
5. Das Eisenbahn-Departement ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Frankreich. (Elektrische Trambahn in Paris.) Seit einigen Monaten ist eine elektrische Trambahnlinie von La Madeleine nach Levallois-Perret eröffnet. Unter dem Wagen befindet sich ein Elektromotor System Siemens, welcher 1600 Touren per Minute macht. Die Bewegung wird auf die Wagenräder durch ein endloses Seil und eine Verzahnung mit einer Uebersetzung von 26 in 1 übertragen. Ein zweites Paar Bürsten, welches man mit Hilfe eines Hebels bewegen kann, gestattet die Stromrichtung im Anker des Motors und dadurch auch die Bewegungsrichtung des Wagens umzukehren. Dieser letztere wiegt 3500 kg, er trägt 1620 kg Accumulatoren und kann 50 Passagiere aufnehmen. Die erforderliche Energie wird, wie die „Elektrotechnische Zeitschrift“ mittheilt, durch 108 Accumulatoren Faure-Sellon Volkmar geliefert. Jedes Element wiegt 15 kg, der ganze Accumulator also 1620 kg. Die Accumulatoren sind in Gruppen vertheilt und können verschieden geschaltet werden. Die normale Geschwindigkeit ist 11 km per Stunde. Auf gepflasterten Strassen ist ein elektrischer Effect von 3·2 Kilowatt und bei einer Steigung von 1 pCt. ein solcher von 5·8 Kilowatt erforderlich. Wenn die Steigung zunimmt, nimmt die Geschwindigkeit ab und der verbrauchte Effect nimmt zu. So ist für eine Steigung von 3 pCt. der Effect 9·2 Kilowatt bei einer Geschwindigkeit von 9 km per Stunde und 11·4 Kilowatt für eine Steigung von 4 pCt. [Bautechniker.]

— (Kabelbahn von Belleville.) Die fast ausschliesslich von Arbeitern bewohnte Pariser Vorstadt Belleville wird in circa drei Monaten mit einer Kabelbahn versehen sein, die den Zutritt zu diesem ziemlich hoch gelegenen Quartier von Paris bedeutend erleichtern dürfte. Diese Kabelbahn, die unter Leitung des Ingenieurs Cachon gegenwärtig gebaut wird, weicht in verschiedenen Punkten von dem in Lyon nach Croix Rousse und Fourvières angewandten System ab. Die Circulation der Wagen geschieht durch ein Kabel ohne Ende in der Länge von 4150 m, welches durch zwei Maschinen Corbin à 50 Pferdekräfte und zwei Generatoren Roser in Thätigkeit gesetzt wird. Um einen Wagen in Bewegung zu setzen, hat man nur einen „Grip“ benannten Apparat, welcher unter dem Wagen angebracht ist, auf das Kabel zu drücken und dieser setzt sich sofort in Bewegung. Die im Bau begriffene Linie, welche den Faubourg du Temple und die Strassen von Belleville durchschneidet, hat eine Länge von 2020 m und ist bei einer Schienenentfernung von 1 m eingeleisig gedacht. [Bauindustrie-Zeitung.]

Afrika. (Südafrikanische Eisenbahnen.) Die Eisenbahn von der Delagoa-Bai bis zur Grenze der portugiesischen Besitzungen wurde am 24. Jänner vollendet. Die mit der bezüglichen Concession ausgestattete holländische Gesellschaft gedenkt um die Mitte des laufenden Jahres mit dem Baue einer sehr wichtigen Linie, und zwar zunächst mit der Strecke von Natal nach Bloemfontein zu beginnen. Ausserdem beabsichtigt die Regierung der Capcolonie ehethunlichst zur Ausführung eines ganzen Netzes von Bahnlinien zu schreiten, welche den Grundstock einer die Häfen der Colonie mit dem Zambesi-Strom verbindenden Verkehrsader bilden sollen.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt der Dampfer „Thisbe“ und „Selene“ nach Hongkong, bezw. Calcutta.) Ersterer Dampfer von 1848 Tonnen Gehalt ist am 15. März mit 4 Passagieren, 703 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz und 25.433 Stück verschiedener Hölzer von Triest nach Hongkong, letzterer Dampfer von 860 Tonnen Gehalt am 22. März mit 145 Gewichtstonnen Ladung fast ausschliesslich nationaler Provenienz und 14.057 Stück verschiedener Hölzer von Triest nach Calcutta abgegangen. Ausgeführt wurde hauptsächlich: nach Hongkong 154 t, darunter 1101 Colli Zündhölzchen und 600 Colli Quecksilber; nach Bombay 135 t, darunter 131 Colli Metallwaaren, 127 Colli Glaswaaren, 441 Colli Papier, 53 Colli Farben; nach Colombo 200 Colli Cement und 100 Colli Zucker; nach Soerabaja 180 Colli Mehl, 141 Colli Erdwachs; nach Gedda 70 Colli Stärke, 50 Colli Cement und 62 Colli Zündhölzchen; nach Singapore 175 Colli Mehl, 107 Colli Papier, 74 Colli Glaswaaren; nach Calcutta 83 Colli Papier. Der Werth der mit beiden Dampfern ausgeführten Waaren betrug blos 416.920 Gulden.

Italien. (Einfuhr von Steinkohlen auf dem Seewege im Hafen von Genua im Jahre 1889.) Im Laufe des Jahres 1889 wurden nach einem Berichte des k. und k. österr.-ungar. Consulates in Genua im Ganzen 1,295.426 t Steinkohlen, gegen 1,327.666 t im Jahre 1888, eingeführt. An dieser Einfuhr betheiligten sich 68 Segler mit 30.778 t und 589 Dampfer mit 1,264.648 t, gegen 96 Segler mit 59.016 t und 581 Dampfer mit 1,268.650 t im Vorjahre. Nach der Provenienz vertheilt sich die Kohlenausfuhr im Jahre 1889 wie folgt:

Provenienz	Segler		Dampfer	
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
Newcastle & South Sh.	—	—	186	429.756
West Artlepol	—	—	14	31.244
Cardiff	6	5.964	193	421.081
Swamer	—	—	28	48.537
Newport	2	1.432	87	182.835
Liverpool	3	1.697	32	54.412
Leith	2	1.276	5	9.980
Methil	—	—	4	8.177
Glasgow	—	—	15	27.063
Troon	—	—	3	4.554
Sunderland	—	—	19	40.994
Sydney	—	—	1	1.427
Vlissingen	—	—	1	1.762
Granton	—	—	1	2.826
Greenock	1	1.237	—	—
S. Louis du Rhône	4	1.294	—	—
Cette	2	786	—	—
P. Torres	2	311	—	—
Marseille	21	11.313	—	—
Nizza	17	2.949	—	—
Neapel	6	1.785	—	—
Antwerpen	2	734	—	—
Zusammen	68	30.778	589	1,264.648

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 25. April die Firma:

„Localbahn Laibach-Stein“

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 14. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 73, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Februar 1890, Z. 2868, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 17. April 1890 errichtete Actiengesellschaft.
2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.
3. Zweck der Gesellschaft ist:
   a) der Bau und Betrieb der an die Station Laibach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anschliessenden normalspurigen Localeisenbahn von Laibach nach Stein sammt Schleppbahn zur ärarischen Pulverfabrik in Stein;
   b) der Bau und Betrieb anderer normal- oder schmalspuriger Eisenbahnen, Strassenbahnen oder Dampftramways, für welche der Gesellschaft später die Concession verliehen werden wird.
4. Die Gesellschaft endet mit dem Erlöschen der erworbenen Concession, löst sich jedoch schon früher auf, wenn die ihr gehörigen Bahnen vom Staate übernommen oder durch die Gesellschaft veräussert werden.
5. Das Gesellschaftscapital wird mit dem Betrage von 906.700 fl. ö. W., zerlegt in 9067 Stück Actien à 100 fl., festgesetzt und besteht
   a) aus 3000 Stück Prioritäts-Actien lit. A im Gesammtbetrage von 300.000 fl. ö. W.;
   b) aus 2667 Stück Prioritäts-Actien lit B im Gesammtbetrage von 266.700 fl. ö. W.;
   c) aus 3400 Stück Stammactien im Gesammtbetrage von 340.000 fl. ö. W.

Die Actien lauten auf den Ueberbringer und sind untheilbar.

6. Der Vorstand besteht aus sieben, höchstens neun Mitgliedern.

Sämmtliche Mitglieder des Vorstandes müssen österreichische Staatsbürger sein.

Insolange der Staat durch die auf Grund des Gesetzes vom 1. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 67, zugesicherte Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für die Localbahn Laibach-Stein und sohin durch den Besitz von Stammactien an dieser Unternehmung betheiligt ist, steht dem k. k. Handelsminister das Recht zu, ein Mitglied des Vorstandes zu ernennen.

In gleicher Weise hat der krainische Landesausschuss, solange das Land Krain im Besitze von gesellschaftlichen Stammactien ist, das Recht, ein Mitglied des Vorstandes zu ernennen.

Die Mitglieder des Vorstandes für das erste Geschäftsjahr, bezw. bis zur ersten ordentlichen Generalversammlung, werden von der constituirenden Generalversammlung gewählt.

Nach Ablauf dieser Zeit werden die Mitglieder des Vorstandes, mit Ausnahme der vom k. k. Handelsminister und vom krainischen Landesausschusse zu ernennenden Mitglieder, durch die Generalversammlung auf die Dauer von drei Jahren gewählt.

Der Vorstand ist berechtigt, im Falle Ablebens oder Austrittes eines gewählten Mitgliedes, dessen Stelle für die noch übrige Functionsdauer durch Cooption provisorisch zu besetzen. Die definitive Wahl erfolgt in der ersten darauf einberufenen ordentlichen Generalversammlung.

In der constituirenden Generalversammlung vom 17. April 1890 wurden als Vorstandsmitglieder gewählt:

a) August Schuchart, k. k. Oberbergrath und Vicepräsident der österreichisch-alpinen Montangesellschaft, zugleich Obmann;
b) Eduard Palmer, General-Director-Stellvertreter der österreichisch-alpinen Montangesellschaft;
c) Moriz Orel, Director der österreichisch-alpinen Montangesellschaft;
d) Bernhard Wetzler, k. k. Commercialrath und Inhaber der Firma „Wetzler & Eisler" in Wien;
e) Louis Praschniker, Oberingenier der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Radkersburg in Steiermark;
f) Dr. Arnold Beck, Hof- und Gerichts-Advocat in Wien.

Der krainerische Landesausschuss hat mit Erlass vom 12. April 1890, Z. 3108, den Dr. Josef Poklukar, Landeshauptmann von Krain und Reichsrathsabgeordneten, zum Vorstandsmitglied ernannt.

7. Die Firmazeichnung geschieht in der Art, dass der vorgedruckte oder von wem immer geschriebene Firmawortlaut entweder collectiv von zwei Vorstandsmitgliedern oder von einem Vorstandsmitgliede und einem mit der Procura betrauten Gesellschaftsbeamten (von letzterem mit einem die Procura andeutenden Zusatze) unterzeichnet wird.

8. Die von der Gesellschaft ausgehenden statutenmässigen Kundmachungen werden rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in die amtliche „Wiener Zeitung" veröffentlicht.

— Vom k. k. Landes- als Handelsgerichte zu Czernowitz wird unterm 31. März bekannt gemacht, dass bei der im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen tom. I, pag. 181 und 187, eingetragenen Actiengesellschaft: „Bukowinaer Localbahnen" die in Folge Ablebens des Jacob Freiherrn von Szymonowicz erfolgte Löschung der Firmazeichnung durch denselben, eingetragen worden ist.

Achenseebahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 11. April fand die diesjährige Generalversammlung der Achenseebahn-Gesellschaft statt, an welcher zehn Actionäre mit 992 Stimmen theilnahmen. Der Geschäftsbericht, die Jahresrechnung, die Gewinnstvertheilung wurden einhellig angenommen und wurde ebenso das Absolutorium ertheilt. Der Betriebsüberschuss beträgt laut Bilanz 14.908 fl 73 kr. Die Verwaltungsräthe Theodor Freiherr v. Dreyfuss und Georg Soenderop wurden ausgelost und wiedergewählt. Zu Revisoren wurden Felix Cohn, Gustav Moshagen und Otto Klopsch, zu Ersatzmännern Paul Kunov und Ernst Gravenstein gewählt.

Donau-Drau-Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Stefan von Bittó fand am 11. April in Budapest die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Donau-Drau-Eisenbahn-Actiengesellschaft statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47 ex 1889). Nach Bestellung des Bureaus gelangte der Directionsbericht zur Verlesung, welchem zufolge am 1. October 1889 62 Actien im Betrage von 12.400 fl. verlost wurden. Es blieben demnach noch 22.853 Actien, d. i. 4,570.600 fl., in Circulation. Von den Prioritäts-Obligationen wurden am selben Tage 76 Stück im Nominalwerthe von 15.200 fl. verlost, während im Sinne des G.-A. XXXII ex 1888 bis zum Schlusse des Jahres 1889 27.085 Stück, d. i. 5,417.000 fl., convertirt wurden. Es verblieb somit mit Ende 1889 ein Stand von 6823 Obligationen per 1,364.600 fl. Von diesem wurden im Laufe des Jahres 1890 weitere 320 Stück mit 64.000 fl. eingelöst, so dass derzeit 6503 Obligationen per 1,300.600 fl. in Circulation verblieben, welche jedoch im Sinne des G.-A. XXXII ex 1888 mit 1. April zur Rückzahlung gekündigt wurden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde der Direction und den Functionären der Gesellschaft das Absolutorium ertheilt. Schliesslich wurden die ausscheidenden Aufsichtsräthe Thaddäus von Prileszky, Dr. Alexander von Stroiny, Julius von Halász und Dr. Urban von Halász wiedergewählt.

Kremsthalbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 15. April wurde in Linz die neunte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kremsthalbahn-Gesellschaft unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Emil Ritter von Dierzer und im Beisein des Regierungsvertreters k. k. Hofrath Carl Heyss abgehalten; bei derselben waren 17 Actionäre anwesend, welche 1262 Stimmen vertraten. Das Erträgniss im Betriebsjahre 1889 beläuft sich auf fl. 97.530·84. Hievon kommen in Abschlag die statutengemässen Abschreibungen im Gesammtbetrage von fl. 18.310·48 und sind von dem verbleibenden Reste per fl. 79.220·36 nach § 47 der Gesellschaftsstatuten 5 pCt. = fl. 3961·02 dem Reservefonde zuzuweisen, wonach sich ein Reinerträgniss von fl. 75.259·34 ergibt. Der Verwaltungsrath beantragt, den Juli-Coupon 1890 ebenfalls mit fl. 1·50 einzulösen und von dem Reste per fl. 14.650·34 den Betrag von fl. 2000 in den Pensionsfond zu legen, ferner fl. 12.000 dem Special-Reservefonde für Reconstruction zuzuführen und den sonach verbleibenden Ueberschuss von fl. 650·34 auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Anträge wurden ohne Debatte einstimmig angenommen. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe Emil Ritter von Dierzer, Dr. von Glanz und Pater Bruno Kyrle wurden wiedergewählt; an Stelle des verstorbenen Josef Neubauer wurde Julius Wimmer als Ersatzmann in die Direction cooptirt. Als Revisoren wurden gewählt Franz von Gerbert, Dr. Ludwig Dosch und Dr. Ernst Jäger, als Ersatzmänner Carl Frank, F. C. Krüzner und Josef Hafferl.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. April wurde die (17.) ordentliche Generalversammlung der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Moriz Morawitz und in Anwesenheit von 67 Actionären abgehalten, welche 23.306 Actien und 1625 Stimmen vertraten. Nachdem von der Verlesung des Geschäftsberichtes pro 1889 Umgang genommen wurde, eröffnete der Vorsitzende sofort die Debatte über denselben. Actionär Dr. Basch verwahrte sich gegen die projecte Einführung des elektrischen Betriebes, weil die Gesellschaft finanziell noch nicht derart gekräftigt sei, um als Versuchsstation für zweifelhafte Experimente zu dienen. Er stelle deshalb folgenden Resolutionsantrag: „Die Generalversammlung erklärt, dass für das laufende Verwaltungsjahr keine anderen Bauten und Investitionen vorgenommen werden dürfen als jene, welche bereits bis zum heutigen Tage beschlossen wurden." Diese Resolution wurde vom Verwaltungsrathe zur Kenntniss genommen. Hierauf wurde der Geschäftsbericht einstimmig genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Es kam sodann der Antrag, betreffend die Verwendung des Reinerträgnisses, zur Verhandlung. Der Verwaltungsrath schlägt vor, von dem unter Zuziehung des Gewinnvortrages sich ergebenden Reingewinne per 196.852 fl. die den Prioritäts-Actien gebührenden fünfpercentigen Zinsen in Abzug zu bringen, auf die umlaufenden 24.600 Stammactien eine Dividende von fl. 2·50 zu vertheilen und den Rest von 30.352 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag des Verwaltungsrathes wurde nach längerer Debatte mit 1542 gegen 122 Stimmen angenommen. Zu den Wahlen in den Verwaltungsrath theilt der Präsident mit, dass Herr Rudolf Schlesinger, Generalrath der Anglo-Oesterreichischen Bank, aus Gesundheitsrücksichten sein Mandat niedergelegt habe. Die Generalversammlung wählte an seine Stelle Herrn Dr. Theodor Reisch, berief ausserdem das ausscheidende Mitglied Bernhard Wetzler wieder in die Verwaltung und bestätigte die Cooptation des FML. Friedrich Mathes. Zu Revisoren wurden Rudolf Bisteghi, Moriz Heller und Wilhelm Wecerz wiedergewählt.

Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April wurde die (32.) ordentliche Generalversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Verwaltungsrath Dr. Eugen Weissel erstattete den Bericht über die Geschäftsführung im

Jahre 1889 und über die staatliche Betriebsübernahme der österreichischen Linien. Zum Berichte machte Actionär Thuretzky eine Reihe von Bemerkungen, auf welche Verwaltungsrath Dr. Weissel Folgendes erwiderte: Der Punkt 6 der Bestimmungen, betreffend die Uebernahme der gesellschaftlichen Linien in den Staatsbetrieb, hat den Verwaltungsrath veranlasst, einen Protest beim Handesministerium zu überreichen, weil die Fassung dieses Punktes, der die Bestreitung der Kosten für etwa künftig nothwendig werdende Investitions-Auslagen behandelt, eine so allgemeine ist, dass dadurch die Gesellschaft in Zukunft der Gefahr ausgesetzt werden könnte, Betriebsausgaben vorzunehmen, ohne dieselben in die Betriebsrechnung einstellen zu dürfen. Es würde nach der Fassung dieses Punktes die Entscheidung hierüber ausschliesslich dem k. k. Handelsministerium zustehen, während im Interesse der Actionäre eine Klarstellung schon im gegenwärtigen Augenblicke nothwendig sei. Was die Anregung betrifft, dass der Verwaltungsrath auf das Betriebsrecht der gesellschaftlichen Linien gänzlich verzichten und deren vollständige Uebernahme durch den Staat gegen Zahlung der vollen Staatsgarantie anstreben möge, so sei diese Angelegenheit wohl bei den Verhandlungen mit der Regierung nicht zur Sprache gekommen, aber der Verwaltungsrath werde dieselbe jedenfalls in Erwägung ziehen und eventuell in geeigneter Weise anregen. Hierauf wurde der Bericht des Verwaltungsrathes einstimmig genehmigt. Bezüglich der Verwendung des nach Abzug der 5percentigen Actienzinsen verfügbaren Ueberschusses per 1,020.766 Gulden wurde beschlossen, den Betrag von 472.500 fl. zur Vertheilung einer Superdividende, mit $3^1/_2$ fl. = $1^3/_4$ pCt. per Actie und Genussschein, zu verwenden, und den Rest von 548.266 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Es gelangt sonach der am 1. Mai 1890 fällige Coupon mit $8^1/_2$ fl. ö. W. für die Actie und $3^1/_2$ fl. für den Genussschein zur Einlösung. Der Verwaltungsrath wurde gleichzeitig ermächtigt, den am 1. November fällig werdenden Coupon aus dem Erträgnisse der österreichischen Linien, resp. der zur Ergänzung desselben zu leistenden Staatsgarantie und aus der von der rumänischen Regierung zu zahlenden Garantierate mit 5 fl. per Actie zur Einlösung zu bringen.

Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April fand unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Baron Eichler die (18.) ordentliche Generalversammlung der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft statt. Die Versammlung nahm von der Verlesung des Geschäftsberichtes Umgang und wurde dem Verwaltungsrathe das Absolutorium einstimmig ertheilt. In Betreff der Verwendung des Reingewinnes per 232.109 fl. beantragt der Verwaltungsrath, von dem nach Dotirung des Reservefonds und der Tantième verbleibenden Betrage von 207.828 fl. eine Dividende von 6·50 fl. per Actie = $8^1/_8$ pCt. mit 172.640 fl. zu vertheilen und den Rest von 35.188 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde angenommen und es gelangt die Dividende vom 1. Mai ab zur Auszahlung. Der Präsident machte hierauf die Mittheilung, dass in Folge der stetigen Zunahme des Güterverkehrs und anderer Einwirkungen, welche in den geänderten Verkehrsverhältnissen begründet sind, der Wagenbedarf ein grösserer geworden sei und die heimischen Verkehrsanstalten ihren Mehrbedarf durch Anmiethung fremdländischer Wagen decken mussten. Der Verwaltungsrath habe daher seit längerer Zeit die Neuanschaffung einer grossen Anzahl von Wagen in Erwägung gezogen. Der Verwaltungsrath konnte aber dennoch an die Verwirklichung seiner diesfälligen Absichten in dem ihm wünschenswerth erscheinenden Umfange nicht schreiten, weil ihm für die Bedeckung der Kosten einer solchen Neuanschaffung, welche im Wege einer Actien-Emission hätte erfolgen müssen, der gegenwärtige Augenblick nicht geeignet erschien. Um jedoch den gestellten allerdringendsten Anforderungen Seitens der Committenten wenigstens theilweise entsprechen zu können, habe der Verwaltungsrath beschlossen, vorläufig nur eine Anzahl von 200 Wagen jener Type, für welche der grösste Bedarf besteht, einstweilen aus den vorhandenen Mitteln der Gesellschaft zu beschaffen. — In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Herren Hermann R. v. Rittershausen, Julius Schloss und Béla Polyak wiedergewählt.

Südbahn-Gesellschaft. (Spar- und Vorschussverein der Bediensteten.) Der Spar- und Vorschussverein für Südbahnbedienstete r. G. m. u. H. hat am 19. April d. J. seine 27. ordentliche Generalversammlung abgehalten, wobei Herr Inspector Adolf Lausch wieder zum Obmann und die Herren Anton Müller, Ad. Terrer und Jos. Conrad Burger zur Ergänzung des Vereinsvorstandes gewählt wurden. Der Geschäftsbericht weist folgende Ziffern aus: Mitgliederzahl 2044, Einlagen fl. 258.769·91, Geldverkehr fl. 497.772·79, Gebahrungsüberschuss fl. 15.828·37, Verzinsung der Einlagen 6·5 pCt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 12·47 km lange Strecke Lindern-Heinsberg der kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinischen) zu Cöln, welche voraussichtlich noch im Monat Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Lagerstand im Monat April.) Vom 1. bis 30. April 1890 wurden 172.459 q Waaren ein- und 143.378 q ausgelagert; der Lagerstand betrug am 30. April 211.028 q im Assecuranzwerthe von 2,353.210 fl. gegen 287.886 q im Werthe von 3,156.855 fl. in der gleichen Periode des Vorjahres; darunter waren 70.724 q Weizen (gegen 134.139), 16.639 q Roggen (gegen 34.379), 18.425 q Gerste (gegen 18.384), 57.593 q Hafer (gegen 46.617), 7047 q Mais (gegen 4380), 3133 q Oelsaaten (gegen 3503), 1687 q Mehl und Kleie (gegen 1757), 3189 q Wein (gegen 2932), 3196 q Zucker (gegen 18.882) und 8197 hl Spiritus à 100 pCt. (gegen 4942 im Vorjahre). Die durchschnittliche Tagesbewegung während des Monates April bezifferte sich auf 12.633 q; es wurden 28 Lagerscheine ausgegeben und bei 7 Lagerscheinen im Versicherungswerthe von 77.580 fl. eine Lombardirung von 54.700 fl. in die Lagerbücher vorgemerkt.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser, Wien. (Bewegung und Stand der Waaren im Monate April.)

Bestand Ende März	4,572.211 kg
Einlagerungen im April	1,942.611 „
Summa	6,514.822 kg
Auslagerungen im April	1,034.900 kg
Lagerstand Ende April	5,479.922 kg

im Assecuranzwerthe von 2,001.984 fl. — Lagerscheine wurden im April keine ausgegeben.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus in Krakau. (Lagerstand im Monate April.) Im Monate April wurden im öffentlichen Landes-Lagerhause in Krakau eingelagert: 368.818 kg Getreide im Versicherungswerthe von 32.994 fl., u. zw.: 204.899 kg inländisches Getreide (Versicherungswerth 20.244 fl.) und 163.919 kg ausländisches Getreide (Versicherungswerth 12.750 fl.); ausgelagert wurden 713.878 kg Getreide im Versicherungswerthe von 60.090 fl., darunter 391.745 kg inländisches Getreide (Versicherungswerth 35.455 fl.) und 322.133 kg ausländisches Getreide (Versicherungswerth 24.635 fl.). Der Lagerstand betrug am 30. April 917.532 kg Getreide im Versicherungswerthe von 74.256 fl., und zwar 411.081 kg inländisches Getreide (Versicherungswerth 37.484 fl.) und 506.451 kg ausländisches Getreide (Versicherungswerth 36.772 fl.). — Am 30. April waren im Umlauf: 22 Lagerscheine auf 215.724 kg, versichert mit 15.289 fl. (5 Lagerscheine auf 50.032 kg inländisches Getreide, versichert mit 4370 fl. und 17 Lagerscheine auf 165.692 kg, versichert mit 10.919 fl.).

Generalversammlungen.

14. Mai: Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungarischen Lloyd.
14. „ Dampftramway vormals Krauss & Comp.
14. „ Erzherzog Albrecht-Bahn.
17. „ Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft.
17. „ Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
17. „ Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
18. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
20. „ Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.
22. „ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
22. „ Eisenbahn Wien-Asspang.
22. „ Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft.
22. „ Ungarische Nordostbahn.
24. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
28. „ Oesterreichische Nordwestbahn.
29. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
29. „ Südbahn-Gesellschaft.
31. „ Böhmische Nordbahn.
31. „ Steyrthalbahn.
9. Juni: Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Hatvan in den Ausnahmetarif B (Kleie).

Ab 1. Mai 1890 traten mit Giltigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege unter Einhaltung der im Verbandstarife Theil II, Heft 2, des Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes angeführten Bestimmungen für Kleie von der Station Hatvan folgende Frachtsätze, in welchen die ungarische Transportsteuer und der Courszuschlag bereits enthalten sind, in Kraft:

Beuthen O. S.	2·37 Mk.
Breslau O. S.	2·62 „
Brieg	2·48 „
Camend	2·54 „
Czempin	3·09 „
Glogau	2·97 „
Kattowitz	2·30 „
Lissa i. P.	2·96 „
Myslovitz	2·34 „
Neisse	2·41 „
Ratibor	2·08 „
Rybnik	2·14 „
Tarnowitz	2·42 „

Budapest, am 4. Mai 1890. [285]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 und 3, sowie Theil III.

Frachtsätze für gemahlene Thomas-Schlacke.

Ab 20. Mai 1890 treten im rubricirten Verbande für gemahlene Thomas-Schlacke (Phosphatmehl) in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze mit Giltigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege in Kraft, und zwar:

Nach	von Bubenc	von Teplitz-Waldthor
Aschenbornschacht	1·11	1·26
Breslau	0·90	—
Falkstädt	1·22	1·23
Glogau	1·03	—
Koschmin	1·15	1·12
Kröben	1·19	0·99
Lissa i. P.	1·11	0·91
Morgenroth	1·10	1·25
Oels	0 97	0·94
Pempowo	1·16	1·01
Rawitsch	1·04	0·98
Schroda	1·26	1·18
Sibyllenort	0·94	0·91
Wreschen	1·27	1·15

in Mark pro 100 kg.

Wien, am 6. Mai 1890. [286]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zusammenstellbare Fahrscheinhefte.

Neues Verzeichniss.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1890 gelangt für den Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften auf den Linien der dem Vereine deutscher Eisenbahnen angehörigen Verwaltungen (österreichischen, ungarischen, deutschen, holländischen, belgischen und rumänischen Bahnen) sowie auf den Linien der schweizerischen, norwegischen und dänischen Bahnen ein neues Verzeichniss der Fahrscheine zur Einführung.

Eine Ausgabe zusammenstellbarer Fahrscheinhefte findet statt: in Wien am Westbahnhofe, Kaiser Franz Josef-Bahnhofe und Südbahnhofe, sowie im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, I., Johannesgasse Nr. 29, dann in Prag (K. F. J. B.), Graz (S. B.), Triest (S. B.), Klagenfurt, Innsbruck, Budapest (S. B.) (Ofen), Agram und Czernowitz, ferner in Salzburg im Stadtbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Bestellungen auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte werden jedoch auch in allen anderen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Südbahn entgegengenommen und vermittelt.

Zusammenstellbare Fahrscheinhefte werden sowohl für Rundtouren, als auch für Hin- und Rückfahrten auf derselben Strecke ausgegeben, wenn die Gesammtlänge aller Fahrscheinstrecken mindestens 600 km beträgt.

Ausnahmsweise werden im Bereiche der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Fahrscheinhefte für wirkliche Rundreisen schon bei einem Umfange von 300 Kilometer, dann im Verkehre mit der Schweiz über die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, ferner der kgl. Bayerischen, Württembergischen und der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, bei einem Umfange von 400 Kilometer ausgefertigt. Fahrscheinhefte für Hin- und Rückfahrten auf Entfernungen unter 600 Kilometer sind jedoch ausgeschlossen.

Auch in dem Falle, wenn Fahrscheinhefte zusammengestellt werden, bei welchen das in den Vereins-Reiseverkehr einbezogene Gebiet an einem Punkte verlassen und an einem anderen Punkte wieder betreten wird, wird im Bereiche der vorbenannten Bahnstrecken und für Reisen, bei welchen die Austritts- und Wiedereintritts-Stationen: Ala-Landeck, Fiume-Pontebba, Triest-Pontebba und Landeck-Meran in Betracht kommen, der Durchlauf von mindestens 600 Kilometer aufrecht erhalten.

Der Tarif für zusammenstellbare Fahrscheinhefte ist in deutscher Reichswährung erstellt, es bleibt jedoch den Parteien überlassen, die Gebühren unter Berücksichtigung des jeweiligen Tagescourses auch in österr. Währung zu begleichen.

Das Fahrschein-Verzeichniss nebst Karte liegt um den Preis von 50 kr. in den Billetausgabestellen zum Verkaufe auf, kann aber auch im Wege jeder anderen Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen sowie der Südbahn bezogen werden.

Wien, am 15. April 1890. [287]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der k. k. priv. Südbahn sowie der Bozen-Meraner Bahn.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife vom 1. März 1888.

Mit 20. Mai 1890 gelangt der Nachtrag III zu vorbezeichnetem Tarife zur Einführung, enthaltend ermässigte Taxen für Tour- und Retourkarten zwischen München C. B. und Ostbahnhof einerseits, Bozen und Meran andererseits mit 45tägiger Giltigkeit.

Wien, am 3. Mai 1890. [288]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestrussisch - Oesterreichisch - Norddeutscher Personenverkehr.

Nachtrag I zum Tarife.

Am 1. Juni 1890 tritt zu dem ab 15. October 1886 giltigen Tarife für den obbezeichneten Verkehr Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Fahrpreise für Schnellzugs- und Personenzugsbillete im Verkehre zwischen Berlin und Breslau einerseits und Odessa andererseits via Oderberg-Krakau-Podwołoczyska.

Wien, am 2. Mai 1890. [289]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung ermässigter Arbeiter-Fahrkarten zwischen M.-Ostrau und Troppau.

In der Station M.-Ostrau gelangen vom 10. Mai 1890 ab ermässigte Fahrkarten für Arbeiter, giltig für die Strecke M.-Ostrau—Troppau und retour, zum Preise von 56 kr. ö. W. per Person zur Ausgabe.

Bei Lösung dieser Fahrkarten haben sich die Arbeiter mit einer vom Arbeitsgeber mitunterfertigten Legitimationskarte auszuweisen.

Wien, am 3. Mai 1890. [290]

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Vorarlberger Güterverkehr. (Nachtrag III zum Tarife vom 1. Juli 1887.) Am 1. Juni 1890 tritt der Nachtrag III zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Juli 1887 in Kraft, enthaltend Erhöhung der Frachtsätze vom 15. Juli 1890 ab in Folge Aenderung des Cursstandes der österr. Geldwährung, Einbeziehung der Stationen Münsterbusch, Solingen-Nord, Solingen-Süd und Radevormwald in den Verkehr, sowie Aenderungen und Ergänzungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. (Nachtrag IX zu Heft 1.) Am 1. Juni 1890 tritt der Nachtrag IX zu Heft 1 des Verbands-Güterverkehres mit neuen, bezw. ermässigten Frachtsätzen der Ausnahmetarife 5a und b (Getreide), 6a, b und c (Holz), 11 (Caolin), 15 (Erze), 17 (Talkstein) und 31 (Tabaksjauche) für verschiedene Stationen in Kraft.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tarif für den Packetverkehr mittelst Localschiff zwischen Passau-Linz-Stein [Krems].) Vom 1. Mai 1890 bis auf Weiteres beträgt für den Packetverkehr mittelst Localschiff zwischen Passau-Linz-Stein (Krems), ohne Rücksicht auf Entfernung und Güterqualität, die Frachtgebühr

für Sendungen	bis	5	Kilogramm	Gewicht	15	kr.
„ „	„	10	„	„	20	„
„ „	„	20	„	„	25	„
„ „	„	40	„	„	30	„
„ „	„	50	„	„	35	„
„ „	„	70	„	„	40	„
„ „	„	100	„	„	60	„

Für Sendungen über 100 kg beträgt die Frachtgebühr 60 kr. per 100 Kilogramm und wird der sich ergebende Betrag stets auf 5 oder 10 aufgerundet. In diesen Sätzen sind sämmtliche Nebengebühren, als: Ein- und Ausladung, sowie classenmässiger Assecuranz inbegriffen. Zur Aufgabe von Sendungen nach obigem Tarife bedarf es der im gewöhnlichen Verkehre vorgeschriebenen Frachtbriefe nicht.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1122	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Jaroslau-Sokal	Brennholz	Horynice	Przemyśl	Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen. Die ab Horynice zur Verfrachtung kommenden Brennholztransporte zählen in das Pflichtquantum des im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 17. December 1889, Post 3083, publicirten Zugeständnisses	Bis Ende December 1890	Localtarif	18·8 kr.	16·9 kr.	1·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Refactie-Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage spätestens Ende März 1891 zu erfolgen hat	
1123	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Zinkerze (Galmei, Blende)	a) Für Sendungen nach Morgenroth und Kunigundenweiche: Tarvis b) Für Sendungen nach Schoppinitz: Tarvis	 Oswięcim transit Dzieditz transit	Bei Frachtzahlung für mindestens die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen. Die Sendungen werden in leer retourgehende Kohlenwagen verladen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Tarife	a) 98·85 kr. b) 96·05 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1124	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Gewöhnliche Thonerde, lose oder in Säcke verladen	Gross-Opatowitz	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt Hainsberg Löbau Niedersedlitz Radeberg	Aufgabe in Ladungen von mindestens 10000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief. Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist nicht gestattet	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·31 1·34 1·31 1·35 1·14 1·31 1·28	Bestehen keine directen Frachtsätze	Im Kartirungswege		
1125	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumaterialien und Einrichtungs-Gegenstände für die Neuanlage einer Dampfsäge in Negrilassa	Hatna	Frassin a. M.	Aufgabe mit Frachtbriefen, welche auf die bauführende Firma (Eigenthümerin der Dampfsäge in Negrilassa) als Versenderin und Empfängerin zu lauten haben. Einhaltung der für die betreffenden Transport-Artikel geltenden tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 pCt.	Im Kartirungswege		
1126	Südbahn-Gesellschaft		Natrium-Bisulfat (doppeltschwefelsaures Natron)	Wien (Matzleinsdorf)	Hrastnigg	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Serie XIII	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890, resp. bis zur Einführung im Tarifwege	Interner Tarif der Südbahn-Gesellschaft	108 kr. ö. W.	62 kr. ö. W.	46 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1127	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Getreide und Hülsenfrüchte	Budapest St.E.G., Budapest-Josefstadt, Budapest-Leopoldstadt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Communal-Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld und Budapest-Südbahnhof	Olmütz loco (für die Mühlen-Etablissements dortselbst)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Vorschreibung der Abfertigung auf Grund der nebenbezeichneten Tarife auf den Frachtbriefen. **Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).**	Bis Ende Februar 1891	Theil III, Tarifheft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1886, bezw. Tarifheft III für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband vom 1. October 1886	Verschieden	Verschieden	2·2	Im Rückvergütungswege	Auf das contrahirende Mühlen-Etablissement als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Bonificirung der Sendungen findet auch statt, wenn das stipulirte Minimal-Verfrachtungsquantum auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses, Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 28 ex 1890, sub Post 720, zusammengenommen nachgewiesen wird
				Hatvan				Theil III, Tarifheft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1886	136·5	133·7	2·8			
				Wien Nordbahnhof transito für Sendungen von: Oroshaza, Predeal, Szarvas und Zombor					51·1	50·4	0·7			
				Oderberg transito für Sendungen von: Uj-Zsolna, Zsolna, Eperjes, Kassa, Lipto-Szt.-Miklos, Batiu, Beregszas, Demecser, Kemecse, Kiralyhaza, Kis-Varda, Munkacs, Patroha, Perbenyik, S. A. Ujhely, Tisza-Ujlak, Ungvar, Csany, Garam-Berzencze, Losoncz, Miskolcz, Nyiregyhaza, Putnok, Salgo-Tarjan, Szikszo, Szolnok und Tisza-Lucz					33·3	30·5	2·8			
				Marchegg transito für Sendungen von: Bazin, Cseklesz, Dioszegh, Ersekujvar, Galantha, Ivanka, Komjath, Ludany, Modor-Senkvicz, Nagy-Surany, Nagy-Tapolcsany, Nyitra, Pozsony, Szempcz, Tardoskes, Tornocz, Ujfalu u. Vagh-Sellye					49·6	47·4	2·2			

Frachtsätze und Nachlässe in kr.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 54. | **Wien, 10. Mai 1890.** | **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen an sämmtliche österr. Privateisenbahn-Unternehmungen vom 30. April 1890, Z. 66/V, betreffend die Abänderung aller mit dem neuen Krankencassa-Statute nicht im Einklange stehender, auf den Krankheitsfall Bezug habender Bestimmungen vorhandener Dienstordnungen oder anderweitiger Instructionen und Verfügungen.

Die Activirung sämmtlicher Arbeiter-Krankencassen der österr. Privateisenbahnen im Sinne der Gesetze vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, und vom 4. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 39, erscheint nunmehr abgeschlossen.

Mit Rücksicht auf diese Thatsache sieht sich die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen veranlasst, die geehrte Verwaltung aufzufordern, alle mit dem neuen Krankencassa-Statute im Widerspruche oder wenigstens nicht im Einklange stehenden, auf den Krankheitsfall Bezug habenden Bestimmungen vorhandener Dienstordnungen oder anderweitiger Instructionen und Verfügungen einer sofortigen Abänderung zu unterziehen, hierüber unter Vorlage der entsprechenden Tecturen ehestens anher zu berichten und gleichzeitig auch die sämmtlichen, zum Zwecke einer genauen und pünktlichen Befolgung der durch das Krankenversicherungsgesetz und durch das betreffende Statut etwa getroffenen Anordnungen Seitens der geehrten Verwaltung an die einzelnen Dienstvorstände und die zufolge Punkt 3 des § 47 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, mit der Rechnungs- und Cassenführung betrauten Organe eventuell erlassenen neuen Instructionen anher in Vorlage zu bringen.

Wien, am 30. April 1890. **Lilienau** m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen an die Arbeiter-Krankencassen-Ausschüsse sämmtlicher österr. Privateisenbahn-Unternehmungen vom 30. April 1890, Z. 66/V, betreffend die Vorlage der Protokolle aller Krankencassa-Ausschussversammlungen und die Einsendung aller in Krankencassa-Angelegenheiten ergehender Circularien.

Unter Bezugnahme auf Alinea 4 des § 19 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, wird der geehrte Ausschuss im Nachhange zu dem ihm seinerzeit durch einen h. ä. Functionär bereits im kurzen Wege gewordenen Auftrage aufgefordert, alle in Krankencassa-Angelegenheiten bisher ergangenen und der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen noch nicht vorliegenden Circularien gleichzeitig mit Abschriften der Protokolle aller bisheriger Krankencassa-Ausschussversammlungen, soweit solche noch ausständig sind und nicht erweislich anher vorgelegt wurden, mittelst specieller Eingaben an die General-Inspection zu übermitteln. Auch ist dafür Sorge zu tragen, dass in Hinkunft die sämmtlichen, in den erwähnten Angelegenheiten eventuell ergehenden Circularien, ebenso wie auch die Abschriften der Protokolle der Ausschussversammlungen (und zwar die ersteren unter einer mit der Bezeichnung „Krankencassa-Angelegenheiten" versehenen Separatschleife zugleich mit den von der Bahnverwaltung allmonatlich vorzulegenden allgemeinen Circularien, die letzteren fallweise angeschlossen) rechtzeitig anher in Vorlage gebracht werden.

Behufs Evidenthaltung der richtig erfolgten Vorlage der vorstehend erwähnten Protokolle und Circularien wird der geehrte Ausschuss beauftragt, Veranlassung zu treffen, dass die gedachten Protokolle sowohl, als auch die in Rede stehenden Circularien mit fortlaufenden Zahlen, denen die Buchstaben K. C. beizusetzen sind, versehen werden.

Auch wird der geehrte Ausschuss aufgefordert, falls Instructionen und Geschäftsordnungen für den Cassenausschuss bestehen, bezw. aufgestellt werden sollten, dieselben ungesäumt, resp. sofort nach ihrem Erscheinen, anher in Vorlage zu bringen, eventuell aber, d. h. falls die Aufstellung einer Geschäftsordnung oder anderer die Geschäftsführung des Cassenausschusses betreffender Instructionen nicht ins Auge gefasst sein sollte, die hiefür massgebenden Momente zur hierortigen Kenntniss zu bringen.

Wien, am 30. April 1890. **Lilienau m. p.**

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurig auszuführende Zweiglinie von der Station Wies der Linie Lieboch-Wies der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft nach Eibiswald.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurig auszuführende Zweiglinie von der Station Wies der gesellschaftlichen Linie Lieboch-Wies nach Eibiswald im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 25. April 1890. Z. 14.884.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wenn aus der Beschaffenheit des Falles sich ergibt, dass die Tödtung eines Menschen durch einen Eisenbahnzug nur in Folge unbefugten Betretens der Bahn durch denselben herbeigeführt worden sein kann, so bedarf es keines weiteren Beweises des eigenen Verschuldens des Verunglückten, um die Bahn von der Schadensersatzpflicht im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, zu befreien.

(Entscheidung vom 11. December 1889, Z. 13.524.)

Der Bedienstete der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn Michael T. wurde in der Nacht zum 24. Jänner 1885 in Folge Ueberfahrens durch einen in der Station Tarnopol einfahrenden Lastzug getödtet. Die Witwe des Verunglückten klagte nun im eigenen Namen und als Vormünderin ihrer drei minderjährigen Kinder gegen die genannte Bahn auf Zahlung einer Rente per 8 fl., respective 2 fl., halbmonatlich.

Das k. k. Kreis- als Handelsgericht in Tarnopol wies mit Urtheil vom 20. März 1889, Z. 2162, das Klagebegehren zurück, während das k. k. Oberlandesgericht Lemberg mit Urtheil vom 8. October 1889, Z. 13.214, demselben Folge gab.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab jedoch mit Entscheidung vom 11. December 1889, Z. 13.524, der von der geklagten Bahngesellschaft ergriffenen Revision statt und stellte das Urtheil der I. Instanz wieder her, und zwar aus folgenden Gründen:

Nach § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, wird die Eisenbahn-Unternehmung von der Ersatzleistung befreit, wenn bewiesen wird, dass die Ereignung, durch welche die körperliche Beschädigung oder Tödtung eines Menschen herbeigeführt wurde, durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Im gegebenen Falle wurde durch den richterlichen Augenschein constatirt, dass Michael T. in der Nacht zum 24. Jänner 1885 in Folge Ueberfahrens durch den nach 1 Uhr Mitternacht in die Station Tarnopol einfahrenden Lastzug getödtet worden ist. Man fand seinen Leichnam auf dem Geleise, auf welchem der Zug sich bewegte, unter einem Waggon in einer solchen Lage, dass der Rumpf quer auf den Schienen lag; der untere Theil des Körpers war nicht beschädigt, dagegen der Kopf vom Rumpfe getrennt und ausserhalb des Geleises befindlich, die oberen Theile des Körpers gequetscht und gebrochen. Die Spuren auf dem Schnee unter den Waggons des Zuges deuteten darauf hin, dass er von den Rädern erfasst und auf einer gewissen Strecke fortgeschleppt worden war, und dass schliesslich die Räder über ihn gegangen sind. Die näheren Umstände dieses Ereignisses, und namentlich wie es geschah, dass Michael T. unter die Räder kam, konnten nicht ermittelt werden, was sich dadurch erklärt, dass die Nacht sehr finster und neblig war, so dass es dem Zugspersonale nicht möglich war, zu bemerken, wie, wo und wann T. mit dem Zuge in Berührung gekommen ist. — Es entsteht nun die Frage, ob im gegebenen Falle die Bedingungen der Verpflichtung der Geklagten zur Ersatzleistung im Sinne der §§ 1 und 2 des citirten Gesetzes gegeben sind.

Nach dem Ergebnisse des Augenscheines unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass Michael T. zur Zeit des Unfalles sich entweder auf dem Geleise selbst oder neben demselben, aber in solcher Nähe befand, dass er von den Rädern oder sonstigen Bestandtheilen des sich bewegenden Zuges erfasst werden konnte, wobei es gleichgiltig bleibt, ob die von den Geklagten auf Grund einiger dahin deutender Spuren an einem Waggon aufgestellte Vermuthung, dass T. zur Zeit, als der Zug noch in Bewegung war, über die Stiegen des Waggons von einer Seite des Geleises auf die andere gelangen wollte, und hiebei heruntergerutscht und unter die Räder gelangt sei, der Wirklichkeit entspricht oder nicht, da auch abgesehen von dieser nicht bewiesenen Thatsache das Ereigniss nur in Folge der wie immer gestalteten Anwesenheit des T. an oder beim Geleise erfolgen konnte.

Nach dem Inhalte der vorliegenden Dienstesinstruction und nach Aussage aller Zeugen war das Verweilen des T. auf oder neben dem Geleise, auf welchem sich der Zug bewegte, durch die Pflichten seines Dienstes nicht gerechtfertigt, im Gegentheile verboten, und dass es lebensgefährlich ist, auf dem Geleise oder unmittelbar neben demselben zu verweilen, wenn ein Zug eben einfährt, dass diese Gefahr in finsterer Nacht umso grösser ist, das ist für jeden Menschen, welcher den Verstandesgebrauch besitzt, einleuchtend; umsomehr musste es klar sein dem T., welcher seit mehreren Jahren bei der Eisen-

bahn bedienstet war und instructionsgemäss hierüber von Zeit zu Zeit belehrt wurde. Hat er sich dennoch in eine Lage versetzt, in welcher sein Gerathen unter die Räder der Waggons möglich geworden ist, so ist dieses seiner eigenen Unvorsichtigkeit zuzuschreiben, und kann die Verantwortlichkeit der geklagten Eisenbahn-Unternehmung für die Folgen dieser seiner Handlungsweise umso weniger platzgreifen, als bewiesen ist, dass der Zug sich nur langsam bewegte, dass die Station gehörig beleuchtet war, und dass überhaupt alle vorgeschriebenen Vorsichten beim Einfahren in die Station beobachtet worden sind.

Bei dieser Sachlage ist ein weiterer Beweis des eigenen Verschuldens des Verunglückten nicht erforderlich, und wurden Kläger in erster Instanz mit Recht abgewiesen, weshalb mit Abänderung des obergerichtlichen Spruches das erstrichterliche Erkenntniss herzustellen war.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budget-Ausschusses vom 2. Mai wurden die Berichte über die Baurechnungen für die Arlberg-Bahn und für die Abzweigungslinien der Galizischen Transversalbahn ohne Debatte zur Kenntniss genommen.

Schliesslich erfolgte die Berathung der Resolution des Abg. Ritter von Stalitz, betreffend den österreichisch-ungarischen Lloyd, und wurde über Antrag des Referenten Abg. Dr. Ritter von Meznik folgende Fassung beschlossen: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Lage der österreichisch-ungarischen Lloyd-Gesellschaft einer eingehenden Prüfung und Erwägung zu unterziehen und eventuell die der Sicherstellung der Concurrenzfähigkeit dieser Unternehmung zweckdienlichen Vorlagen dem Abgeordnetenhause vorzulegen."

In der 401. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. Mai befindet sich im Einlaufe der Nachtragsbericht des Budget-Ausschusses über den aus Anlass der Berathung des Staatsvoranschlages für das Jahr 1889 zum Capitel 34, Titel 1, in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 10. Mai 1889 vom Abg. Ritter von Stalitz gestellten Resolutions-Antrag, die Subventionirung des österreichisch-ungarischen Lloyd betreffend.

In der 402. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. Mai gelangen zur Vertheilung ein Bericht des volkswirthschaftlichen Ausschusses, betreffend die Ermächtigung für die Regierung, die Handelsbeziehungen mit der Türkei, mit Bulgarien und Egypten provisorisch bis längstens 31. December 1890 zu regeln, ferner ein Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für den Bau der Unterkrainer Bahnen.

Die Abgeordneten Schwab und Genossen richten an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister eine Interpellation, betreffend die internationale Regelung des Eisenbahnfrachtverkehres, und fragen an, welches der Grund sei, dass die bereits in Aussicht genommene Schlussconferenz zum Zwecke eines definitiven Abschlusses des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnverkehr noch immer nicht stattgefunden habe, und ob Aussicht vorhanden sei, dass es möglichst bald zum Abschlusse dieser hochwichtigen Angelegenheit kommen werde.

Das Haus schreitet zur Tagesordnung und setzt die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag und das Finanzgesetz für das Jahr 1890 fort.

In Berathung steht Abschnitt XI, „Handelsministerium", Capitel 27, Titel 1, „Centralleitung".

Zugleich steht in Verhandlung der Antrag des Budget-Ausschusses über eine vom Abg. Dr. Steinwender gestellte Resolution, betreffend die Südbahn. Diesbezüglich stellt der Budget-Ausschuss den Antrag: „1. Die Regierung wird aufgefordert, den mit der Südbahn-Gesellschaft vor dem Schiedsgerichte anhängigen Streitgegenstand wegen Zahlung der fälligen Raten der restlichen Ablösungssumme für die Südbahn zum baldigen Abschlusse zu bringen; 2. dahin zu wirken, dass die auf der Südbahn dermalen in Anwendung stehenden, insbesondere durch den Agiozuschlag ausnehmend hohen Personentarife ehethunlichst eine Ermässigung erfahren."

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem: Schon im Verlaufe der bisherigen Debatte wurden vielfach Wünsche laut nach einer directen staatlichen Förderung des Localbahnwesens, welche Wünsche nach der Ansicht des sehr geehrten Herrn Abgeordneten für Iglau der Grund sind, weshalb sich der Handelsminister einer wohlwollenden Behandlung in diesem hohen Hause zu erfreuen hat. Obwohl die Momente, welche eine Einschränkung einer directen staatlichen Förderung des Localbahnwesens bis zu einem gewissen Grade bedingen, noch fortdauern — ich meine, abgesehen von der allgemeinen Finanzlage, die noch immer starke Belastung des Etats des Handelsministeriums mit den Kosten für den Ausbau der böhmisch-mährischen Transversalbahn und mit den Auslagen für den Ausbau von Linien und von zweiten Geleisen, die aus gesammtstaatlichen Rücksichten wichtig und nothwendig sind — so ist dennoch eine Reihe von Localbahnen seit dem Zeitpunkte, in welchem ich zum letzten Male die Ehre hatte, in diesem hohen Hause über diesen Gegenstand zu sprechen, der Concessionirung, bezw. dem Bau zugeführt worden. Ich nenne, von der Bahn Jasło-Rzeszów abgesehen, die Localbahnen Laibach-Stein, Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha, Cilli-Wöllau, Schwarzenau-Waidhofen, Radkersburg-Luttenberg, die vier Localbahnen der Nordbahn in Mähren und Schlesien; die Bahn Pořičan-Neratovic mit eventueller Fortsetzung nach einem Punkte zwischen Jensovic und Beřkovic wurde durch ein Gesetz sichergestellt. Hiezu kommen die schmalspurigen Bahnen Innsbruck-Hall, Mori-Arco-Riva und Ischl-Salzburg. Die Wahl des Systems der Schmalspuren bei diesen Bahnen ist ein von unserem Standpunkte aus immerhin erfreuliches Zeichen, dass die Erkenntniss über die Vortheile, welches dieses System unter gewissen Voraussetzungen bietet, in der Bevölkerung zunimmt. Es sind, die Bahn Jasło-Rzeszów mit eingerechnet, seit vorigem Jahre wieder 420 Kilometer Bahnen dem Bau zugeführt worden. Eine namhafte Leistung für die Bauthätigkeit ist auch der Bau des zweiten Geleises auf der Stammstrecke Krakau-Lemberg der Carl Ludwig-Bahn. Das Handelsministerium hat im verflossenen Jahre seine besondere Aufmerksamkeit auch der Verbesserung des Betriebes in der Richtung einer mechanischen Versicherung der Weichen und Signale zugewendet. Die Vorsorge gegen den Waggonmangel führte zu eingehenden Studien behufs Ermittlung des Normalbedarfes der Privatbahnen an Waggons. Es ist anzuerkennen, dass die Privatbahnen den Anregungen der Aufsichtsbehörden nachgekommen sind, so dass durch die seither erfolgten Nachschaffungen der Normalbedarf nahezu erreicht ist. Eine Bedachtnahme wurde auch im verflossenen Jahre der finanziellen Gebahrung der Privatbahnen zugewendet, und mehrfache Kundgebungen und Vorkehrungen des Handelsministeriums haben wohl bewiesen, dass die Auffassung der Staatsaufsichtsbehörden in dieser Richtung keine blos formelle ist.

Bei den Bilanzen kam die Anschauung der Aufsichtsbehörden zur praktischen Geltung durch ein dankenswerthes Entgegenkommen der Verwaltungen der Privatbahnen und hervorragender Actionärgruppen, welche eine dauernde Consolidirung ihrer Unternehmungen blendenden Scheinerfolgen vorziehen. In einem seinerzeit vielbesprochenen Falle ist, wie ich dankend anerkennen muss, der erfreuliche Erfolg wesentlich durch die sympathische Haltung gefördert worden, welche die königl. ungarische Regierung unserer Action entgegenzubringen die Güte hatte.

Ich kann aber das Gebiet des Localbahnwesens nicht verlassen, ohne eines bedeutsamen Fortschrittes in legislativer Beziehung zu gedenken. Ich meine den vom steiermärkischen Landtage in der verwichenen Herbstsession beschlossenen Gesetzentwurf, betreffend die Förderung des Localbahnwesens in Steiermark. Nach diesem Gesetzentwurfe soll die Durchführung wichtigerer Localbahnprojecte unter gewissen Vorraussetzungen und, wie ich besonders anerkennen muss, im Rahmen der bestehenden Reichs-Eisenbahngesetze durch das Land erfolgen und zu diesem Zwecke ein Anlehen in der Höhe bis zu 10 Millionen Gulden aufgenommen werden. Dieser Gesetzentwurf ist der eigensten Initiative des steiermärkischen Landesausschusses entsprungen. Die Bedeutung der Action liegt darin, dass auf diese Weise eine planmässige Ausgestaltung des Localbahnnetzes in Steiermark ermöglicht wird.

Noch grösser ist aber die Bedeutung des Gesetzentwurfes in finanzieller Beziehung. Die Geldmittel zu dem Bau wichtigerer und voraussichtlich rentablerer Localbahnen in Steiermark sollen durch die Inanspruchnahme des Landescredites beschafft werden. Auf diese Weise wird den Uebelständen gesteuert, welche erfahrungsgemäss der Begebung von Titres für kleinere Localbahn-Unternehmungen im Wege standen. Es wird das Baugeschäft von der Financirung getrennt, es wird die Unabhängigkeit von Bauunternehmungen geschaffen, welche gleichzeitig als Vermittler für die Geldbeschaffung auftreten, es werden hiedurch die Anlagekosten wesentlich herabgemindert, es wird die Ertragsfähigkeit gesteigert, die Unternehmungslust gefördert und die Bauthätigkeit angeregt.

Die Regierung kann daher die Intentionen, welche dem vom steiermärkischen Landesausschusse ausgearbeiteten und vom Landtage beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung des Localbahnwesens, zu Grunde liegen, nur mit Befriedigung begrüssen. Ich kann andererseits nur wünschen, dass sich auch andere finanziell günstig situirte Länder, natürlich unter Berücksichtigung der in jedem Lande vorwaltenden besonderen Verhältnisse, zu einer analogen planmässigen Action auf diesem Gebiete bereit finden. . . . . . .

Abg. Ritter von Stalitz erörtert die Bedeutung der Tauern-Bahn. Durch Hebung des Ackerbaues, der Industrie und des Handels sei diese Bahn von hohem Werthe für das ganze Reich, und indem sie die kürzeste Verbindung zwischen dem Norden Europas und dem Orient herstellt, werde sie die internationale handelspolitische Bedeutung Oesterreichs heben und erhalten. Diese Bahn werde Triest, dem einzigen See-Emporium des Reiches, einen neuen Aufschwung verleihen und auch auf diese Weise der Gesammtheit von Nutzen sein; er empfiehlt daher die Petition der Triester Handels- und Gewerbekammer um Ausbau der Tauern-Bahn der besonderen Würdigung der Regierung.

Die Abgeordneten Türk und Genossen interpelliren Se. Excellenz den Herrn Justizminister wegen der Reform des Expropriations-Verfahrens bei Anlage von Eisenbahnen.

In der 403. (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. Mai erstattet Abg. Freiherr von Nadherny Namens des Steuer-Ausschusses den Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die zeitliche Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und der Einkommensteuer für den Betrieb der Schiffahrt zur See mit Dampfern und eisernen oder stählernen Segelschiffen, welche im Inlande erbaut wurden, und empfiehlt, demselben die Zustimmung zu ertheilen.

Abg. Dr. Keil wendet sich gegen eine Stelle im Berichte des Ausschusses, worin es heisse, dass die betreffenden Rheder nicht blos von den staatlichen, sondern auch von den Landes- und Communalumlagen befreit sein sollen. Diese Bestimmung liege nicht im Gesetze und würde auch der bisherigen Uebung bei Steuerbefreiungen widerstreiten.

Regierungsvertreter Ministerialrath Becher betont, dass die Befreiung von der Entrichtung der Erwerbs- und Einkommensteuer auch zur Folge habe, dass die Zuschläge nicht zur Einhebung gelangen, weil die Vorschreibung einer staatlichen Steuerleistung die Voraussetzung für die Einhebung der Zuschläge sei. Dieser Grundsatz werde seit Jahren prakticirt und er sei auch durch mehrere Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes bestätigt worden. Eine solche Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes anlässlich einer verlangten Einhebung des Gemeindezuschlages zu einer als ungebührlich wieder abgeschriebenen Einkommensteuer besage ausdrücklich, dass von einer Umlage, von einem Steuerzuschlage, wenn nicht ein Ausnahmsgesetz etwas Anderes bestimme, naturgemäss nur dort gesprochen werden könne, wo eine Steuer besteht, nicht aber dort, wo eine Steuer gesetzlich ausgeschlossen sei. Eine andere Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes anlässlich der vom Landesausschusse verlangten ideellen Steuervorschreibung für die Gaisberg-Bahn anerkenne gleichfalls diesen Grundsatz und spreche es aus, dass, nachdem die betreffende Bahn von der staatlichen Erwerb- und Einkommensteuer befreit sei, auch eine ideelle Steuervorschreibung nicht zulässig sei. Bezüglich einer weiteren Bemerkung des Abg. Dr. Keil betont der Regierungsvertreter, dass die Schiffe nicht als solche schon steuerfrei seien, sondern dass sie erst steuerfrei werden, wenn sie schon im Betriebe stehen.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters gelangt das Gesetz in zweiter und dritter Lesung unverändert zur Annahme.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahnen von Zauchtl nach Bautsch, von Zauchtl nach Fulnek und von Troppau nach Bennisch. (Concessionsertheilung.) Mit Ah. Entschliessung vom 16. Apri wurde der Actiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Concession zum Baue und Betriebe der obgenannten drei Localbahnen, deren Ausführung im § 16 des Uebereinkommens vom 10. Jänner und 17. Juli 1885, R.-G.-Bl. Nr. 122, vorgesehen ist, ertheilt. Im Sinne dieses Uebereinkommens und über Verlangen der Localinteressenten gelangt bei den fraglichen Localbahnen die Normalspur zur Anwendung. — Die circa 38 km lange Localbahn Zauchtl-Bautsch zweigt südwestlich von der Station Zauchtl der Linie Wien-Krakau ab und berührt, in vorwiegend westlicher Richtung sich hinziehend, die Orte Mankendorf und Odrau. In ihrem weiteren Zuge führt die Trasse der Bahn vorbei an den Ortschaften Neudörfel und Klein-Hermsdorf und erreicht nach Durchfahrung des Červenka-Thales die Stadt Wigstadtl. Von hier führt die Bahn zu den westlich gelegenen Ortschaften Tschirm und Schwandorf, überschreitet sodann die Wasserscheide zwischen den Flussgebieten der Mohra und Oder und endet sohin bei der Stadt Bautsch, woselbst die gleichnamige Station in der Nähe der ärarischen Tabakfabrik angelegt werden soll. — Die circa 10 km lange Localbahn Zauchtl-Fulnek führt anfangs parallel mit der Linie Wien-Krakau, wendet sich dann in nordwestlicher Richtung und gelangt durch das Gansbach-Thal bis zur Wagstadt-Fulneker Strasse, an welcher östlich von der Stadt Fulnek die Endstation angelegt wird. — Die circa 12 km lange Localbahn Troppau-Bennisch zweigt von der Station Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab und führt zunächst in südlicher, dann in westlicher Richtung nach Schönstein. Von hier folgt die Bahn dem Thale des Hossnitz-Baches, berührt die Ortschaften Mladetzko und Eckersdorf und erreicht beim Austritte aus dem obigen Thale die Höhe von Bennisch. — Die drei genannten Localbahnen sind binnen längstens Einem und Einem halben Jahre vom Tage der bezüglichen Baubewilligung zu vollenden. [23. April, Z. 16.670.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Umgestaltung der Haltestelle Ebenzweier-Altmünster.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, betreffend die Umgestaltung der Haltestelle Ebenzweier-Altmünster der Linie Steinach-Irdning—Ischl—Schärding, für den 10. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 6899.]

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Theilstrecke Loschowitz-Auscha: Politische Begehung; Bauconsens.) Das Handelsministerium hat das Resultat der in der Zeit vom 28. bis 31. Jänner durchgeführten politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen der Theilstrecke Loschowitz-Auscha und den in Folge anstandslosen Ergebnisses dieser Amtshandlungen constatirten Bauconsens zur Kenntniss genommen.
[8. April, Z. 9608.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Herstellung eines neuen Kohlendepotplatzes sammt Geleisen in der Station Warnsdorf: Bauconsens.) Das Handelsminister hat das anstandslose Ergebniss der politischen Begehung über das Project für die Herstellung eines neuen Kohlendepotplatzes in der Station Warnsdorf zur Kenntniss genommen und den Bauconsens für die projectirten Herstellungen im Sinne der Commissionsbestimmungen ertheilt. [19. April, Z. 12.400.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien-Brünn: Vornahme von Adaptirungen im Aufnahmsgebäude der Station Wolframitz.) Im Aufnahmsgebäude der Station Wolframitz werden im Interesse der Reisenden mehrere Adaptirungen vorgenommen, und wird zur Station eine neue Zugangsstrasse errichtet.
[13. April, Z. 12.571 ex 1889.]

— (Linie Brünn-Prag: Aufstellung eines Schuppens im gemeinsamen Aufnahmsgebäude in der Station Kolin.) Im Hofe des gemeinsamen Aufnahmsgebäudes der Station Kolin wurde für Zwecke des dortigen Restaurateurs Josef Padour ein hölzerner Schuppen aufgestellt.
[21. April, Z. 12.390.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März nachstehende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. März die Haltestelle Sprakebüll an der Strecke N. S. Weiche-Leck-Niebüll im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für die Abfertigung lebender Thiere in Einzelsendungen und in Wagenladungen; der Haltepunkt Grosswerther zwischen den Stationen Nordhausen und Wolkramshausen der Strecke Halle-Münden im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; ferner der Haltepunkt Wansleben zwischen den Stationen Teutschenthal und Oberröblingen am See der Strecke Halle-Münden im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; am 15. März der Haltepunkt Gubberath zwischen den Stationen Grevenbroich und Jüchen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinische) für den Personen- und Gepäcksverkehr.

b) In Oldenburg: Am 1. März die Station Krimpenfort der grosserzogl. Oldenburgischen Staatsbahnen auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

c) In Hessen: Am 10. März die Station Lorchsmühle der Hessischen Nebenbahnen für den unbeschränkten Güterverkehr.

Italien. (Interpellation in der Deputirtenkammer.) In der am 24. April stattgehabten Sitzung der Deputirtenkammer hat der Abgeordnete Sciacci an den Minister für öffentliche Arbeiten die Interpellation gerichtet, welche Motive die Regierung veranlasst haben, bis nun keine Vorkehrungen im Interesse der Ausführung der die Stationen Trastevere und Termini verbindenden Eisenbahnstrecke zu treffen.

— (Eisenbahn Marina di Catanzaro - Sant' Eufemia.) Die Expropriationen auf der Strecke Settingiano-Marcellinara sind abgeschlossen, die sämmtlichen Objecte nahezu ganz fertiggestellt; es erübrigt somit nur noch die Vollendung des Tunnels Marcellinara (1·758 m), bei welchem die Bohrung bereits auf 1·079 m vorgeschritten ist.

— (Eisenbahn Sicignano-Castrocucco: Strecke Casalbuono-Lagonegro.) Von den 50 projectirten kleineren Objecten sind 17 beendet, 6 im Baue und 27 noch nicht in Angriff genommen. Von den auszuführenden 7 grösseren Objeten ist eines beendet, 3 befinden sich in Construction und 3 sind noch nicht begonnen. Die Bohrung der projectirten 10 Tunnels in der Gesammtlänge von 5438·02 m beträgt jetzt im Ganzen gegenwärtig 1451 m.

— (Eisenbahn Benevento - Avellino: Strecke Prata-Altavilla.) Die grösseren Objecte sind bis auf den Viaduct Vellola, die kleineren nahezu ganz fertiggestellt. Der Oberbau ist bis zur Station Tufo vollendet und von den acht projectirten Tunnels befinden sich nur noch drei in der Ausführung, die übrigen sind bereits ausgeführt.

— (Eisenbahn Genua-Piacenza.) Das Comité zur Ausführung dieser Bahn hat sämmtliche betheiligten Provinzen, Municipien und sonstigen Interessenten zu einer Plenarversammlung zusammenberufen und hat dieselbe am 27. April auch bereits in Genua stattgefunden. Bei dieser Versammlung wurden die Mittel und Wege zur ehesten Ausführung der gedachten Eisenbahn erörtert.

— (Eisenbahn Benevento-Volturara Appula.) Die Ingenieure Rudolf Diano, Josef Cepparula, Josef Sapio und Hieronymus Panitteri haben dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Project für eine schmalspurige Eisenbahn von Benevento nach S. Bartolomeo in Galdo und Volturara Appula (Foggia) vorgelegt und gleichzeitig um die Concession zum Baue und Betriebe dieser Eisenbahn angesucht. Die Gesammtlänge dieser Linie beträgt 85·733 km, wovon 43·993 km in gerader Richtung und 41·740 km in Curven mit dem Minimal-Radius von 150 m zur Ausführung gelangen. Die Maximalsteigung beträgt 40 pro Mille. Das Geleise wird nach der vierten Type der Secundärbahnen eine Breite von 0·95 m haben und aus Bessemer-Stahlschienen, Type Vignole, bestehen. Grössere Objecte sind eine Brücke über den Fluss Tammaro (Eisenconstruction) und eine Brücke über den Fluss Tammarechia (ebenfalls Eisenconstruction). Die 11 Stationen dieser Eisenbahn heissen: Pietra Elcina, Pago Veiano, San Giorgio la Molara, Molinara, Reino, San Marco dei Cavoti, Baselice, Toiano, Montefalcone, San Bartolomeo in Galdo und Volturara Appula.

— (Tarifermässigungen anlässlich der National-Ausstellung in Palermo.) In der Sitzung der Kammer am 21. April wurde nachstehender Beschluss gefasst: „Der Senat ladet die kgl. Regierung ein, mit den Eisenbahn- und Dampfschiffahrts - Gesellschaften des Königreiches die erforderlichen Abmachungen zu treffen, damit während der fünf Monate vom October 1891 bis zum Februar 1892 Personentransporte von den Städten und Häfen Italiens nach Palermo mit 70percentiger Tarifermässigung stattfinden können.

— (Florentinische Tramway.) Aus dem Berichte der letzten Generalversammlung sind nachstehende Daten zu entnehmen:

		1888	1889
Einnahmen	Lire	744.954	775.271
Ausgaben	„	483.481	531.626
Reinertrag . .	Lire	261.473	243.645

Die Dividende beträgt heuer per Actie 6 Lire gegen 8 Lire im Vorjahre. — Im Jahre 1889 wurden neue Linien in der Gesammtlänge von 5·656 km eröffnet.

— (Karte der italienischen Eisenbahnen.) Bei Ulrich Hoepli in Mailand ist eine Karte der italienischen Eisenbahnen von Cäsar Ramoni erschienen. Diese Karte, auf welcher die Netze der verschiedenen Verwaltungen durch Farben gekennzeichnet sind, ist mit einem alphabetischen Index sämmtlicher Stationen und mit kleinen Localkarten verbunden, welche die Eisenbahn Nord Milano, die Umgebung von Neapel, die Seen Maggiore, Como, Garda, Iseo und Onta darstellen.

Schweiz. (Bundesrathsbeschluss bezüglich der Simplon-Angelegenheit.) Der Bundesrath hat bezüglich der Simplon - Angelegenheit unterm 14. April beschlossen: 1. der Direction der Jura-Simplon-Bahn mitzutheilen, dass er bereit sei, die Verhandlungen mit der italienischen Regierung über die Erstellung eines Simplon-Tunnels mit der in dem Project vom Jahre 1882 angenommenen Höhenlage fortzusetzen; 2. die Direction einzuladen, dem Bundesrathe mit möglichster Beförderung definitive Baupläne für den Tunnelbau und die Zufahrten vorzulegen und über die muthmasslichen Kosten des Baues eine genaue Berechnung aufzustellen, welcher ein Plan über die Beschaffung der Geldmittel beizulegen ist; 3. der italienischen Regierung mitzutheilen, es sei der Bundesrath bereit, auf die von ihr in der Note an Herrn Bavier ausgesprochene Anschauung einzugehen, und er werde deshalb ungesäumt von sich aus die Ausarbeitung von definitiven Plänen für den Bau des Simplon-Tunnels anordnen und nicht unterlassen, dieselben seinerzeit der italienischen Regierung zum Zwecke der Fortsetzung der Unterhandlungen vorzulegen.

— (Bauproject der Bahn Visp-Zermatt.) Der Bundesrath hat unterm 15. April dem allgemeinen Bauprojecte der Bahn Visp-Zermatt für die Strecke von km 19·445 bis 23·680 im Gebiete der Gemeinde St. Niklaus unter einigen Vorbehalten die Genehmigung ertheilt.

— (Fancille-Durchstich.) Den neuesten Nachrichten zufolge sind die Aussichten für die Ausführung des Projectes des Fancille-Durchstiches sehr günstig. Die für diese neugeplante Schienenverbindung zwischen der Schweiz und Frankreich in Genf bestehende Gesellschaft hat die Unterhandlungen mit Frankreich wieder aufgenommen, und steht zu gewärtigen, dass Frankreich das Unternehmen unterstützen wird. Um die beiden Bahnhöfe von Cornavin und Eaux-Vives zu verbinden, ist die Durchbohrung des Gebirgsstockes der Fancille im Jura mittelst eines Tunnels erforderlich, und werden die Kosten der Ausführung des Projectes auf 6,200.000 Frcs. veranschlagt.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ankunft der Dampfer „Maria Teresa“ und „Imperatrix“ aus Bombay.) Ersterer Dampfer ist am 15. März mit 4 Passagieren und 2703 Gewichtstonnen Ladung nach 22tägiger Fahrt, letzterer Dampfer mit 29 Passagieren und 2761 Gewichtstonnen Ladung nach 17tägiger Fahrt von Bombay in Triest eingetroffen. Dieselben brachten hauptsächlich: aus Bombay 3229 t Baumwolle, 1090 t Mirabellen, 116 t Kaffee, 538 t eiserne Reifen, 331 t Ricinussamen; aus Aden 29 t Kaffee, 44 t Häute; aus Port Said 18 t Häute und 26 t Kaffee. Der Werth der nach Triest gebrachten Waaren betrug zusammen 2,969.173 Gulden.

Oesterreichischer Schiffbau. (Ergebniss im Jahre 1889.) An der österreichischen Seeküste waren im Jahre 1889 im Ganzen 17 Werften und 31 Stapel in Thätigkeit, welche insgesammt an Neubauten lieferten: 12 Segler und 223 Barken von 1916 Gesammt-Tonnengehalt im Gesammtwerthe von 260.015 fl. und 7 Dampfer von 2914 T. G. im Werthe von 1,511.200 fl., überdies an Ausbesserungen 133 Segler und 447 Barken von 13.898 T. G. im Arbeitswerthe von 129.673 fl. und 177 Dampfer von 122.621 T. G. im Arbeitswerthe von 1,571.719 fl., so dass sich die Gesammtleistung der österreichischen Werften auf 141.349 Tonnen Tragfähigkeit und 3,535.607 fl. Arbeitswerth stellt. Hievon entfallen auf Triest, einschliesslich Lloyd und stabilimento tecnico, 135.332 T. G. und 3,245.909 fl. Arbeitswerth, auf Lussin piccolo 2273 T. G. und 227.360 fl. Arbeitswerth. Im Lloyd-Arsenale speciell wurden 1 Dampfer von 2440 T. G. neu erbaut, 49 Barken von 1410 T. G. und 84 Dampfer von 88.390 T. G. ausgebessert; in S. Rocco wurden 3 Dampfer von 443 T. G. gebaut und 8 Segler von 3980 T. G. nnd 81 Dampfer von 33.709 T. G. ausgebessert.

Zu sämmtlichen Arbeiten wurden verwendet: 2496 m^3 Eichenholz, 1941 m^3 Fichtenholz, 900 m^3 Lärchenholz, 2141 m^3 Tannenholz und 169 m^3 Buchenholz, alle Hölzer fast ausschliesslich nationaler Provenienz; ferner 67.839 q Eisen (davon 41.811 q aus England), 638 q Kupfer (davon 312 q aus England), 211 q Zink (davon 100 q aus Deutschland), 163 q Messing (aus England) und 916 q Blei.

Das auf allen österreichischen Werften beschäftigte Personal bestand aus 3637 Individuen, wovon 550 Schiffszimmerleute, 555 Maschinisten, 478 Kesselschmiede, 283 Schiffsschmiede, 224 Tischler, 210 Kalfaterer, 142 Garnirer, 132 Bohrer etc. und 841 Hilfsarbeiter; hievon entfallen auf das Lloyd-Personal 1521 Arbeiter (darunter 302 Kesselschmiede, 292 Maschinisten, 146 Schiffsschmiede, 124 Schiffszimmerleute etc. und 412 Hilfsarbeiter), auf das stabilimento tecnico 1544 Arbeiter (darunter 263 Maschinisten, 200 Zimmerleute, 172 Kesselschmiede, 121 Tischler, 107 Bohrer, 100 Schiffsschmiede etc. und 414 Hilfsarbeiter.

Verschiedene Mittheilungen.

Südbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai findet die vierzigste Generalversammlung der Südbahn-Gesellschaft statt. Gegenstände der Tagesordnung sind: I. Mittheilung des Jahresberichtes, II. Beschlussfassung über den Rechnungsabschluss des Jahres 1889, III. Theilweise Erneuerung des Verwaltungsrathes, IV. Wahl der Rechnungs-Revisoren, V. Uebernahme des Betriebes auf der Localbahn Radkersburg-Luttenberg, VI. Abänderung der im § 28 der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 angeführten Bahngruppen.

Donau-Regulirungs-Commission. (Offertverhandlung, betreffend den Bau der Quaistrasse Nordwestbahnbrücke-Communalbad.) Zur Uebernahme der Arbeiten und Lieferungen für diese 3365 m lange Strassenanlage hat die Donau-Regulirungs-Commission eine allgemeine öffentliche Offertverhandlung ausgeschrieben, und sind die Offerte bis Montag den 19. Mai 1890, 12 Uhr Mittags, im Einreichungprotokolle der Commission unter gleichzeitigem, aber abgesondertem Erlage eines Vadiums von 5000 fl einzubringen. Die Offertausschreibung bezieht sich insbesondere auf 37.000 m^3 Erdabgrabung und Verführung, 30.000 m^2 Strassenherstellung (Macadamisirung), Lieferung von 1700 m^3 ordinärer Granitwürfel, 9400 m^2 Pflasterung, 140 m^3 Canalmauerwerk, Lieferung von 5000 kg gusseiserner Canalgitter. Die allgemeinen Bestimmungen für die Uebertragung der Arbeiten und Lieferungen, die Baubeschreibung, das Vorausmass sammt Kostenvoranschlag und die Baupläne für die Ausführung sind im administrativen Bureau der Commission zur Einsicht der Bauwerber aufgelegt.

Pionnier-Cadettenschule zu Hainburg. (Aufnahme von Zöglingen.) Die Pionnier-Cadettenschule zu Hainburg nimmt mit Beginn des Schuljahres 1890/91 ca. 50 Zöglinge in den ersten und nach Massgabe der verfügbaren Plätze eine Anzahl Bewerber in den zweiten Jahrgang auf. Die Aufnahmsbedingungen sind: Die österreichische (ungarische) Staatsbürgerschaft, körperliche Eignung, ein makelloses Vorleben (befriedigendes sittliches Verhalten) und eine entsprechende Vorbildung. Die Altersgrenzen sind fixirt mit 15, resp. 18 Jahren für den I. und 17, resp. 20 Jahren für den II. Jahrgang (dieses Alter wird mit 1. September 1890 berechnet). Den Nachweis der entsprechenden Vorbildung haben sämmtliche Aufnahmswerber durch Beibringung von Schulzeugnissen und Ablegung einer Aufnahmsprüfung zu liefern. Die Schulzeugnisse müssen nachweisen, dass der Aspirant für den I. Jahrgang die fünf oder vier unteren Classen einer Mittelschule mit genügendem, bezw. befriedigendem Erfolge, für den II. Jahrdang eine Mittelschule vollständig absolvirt hat. Das Schulgeld beträgt für Söhne von Officieren und Gagisten des activen, Ruhe- und Invalidenstandes 12 fl., für die übrigen Officiere und Gagisten, dann die Hof- und Staatsbeamten 30 fl., für alle übrigen Staatsbürger 60 fl. jährlich. Bewerber, welche die Aufnahmsprüfung wohl bestehen, jedoch wegen Platzmangels oder weil sie den Anforderungen der Pionnier-Cadettenschule nicht gewachsen erscheinen, abzuweisen wären, werden mit Zustimmung der Eltern Seitens des Schulcommandos zur Eintheilung in eine Infanterie-Cadettenschule beantragt. Nähere Auskünfte können beim Schulcommando eingeholt werden. Die neuesten Separatabdrücke der Aufnahmsbedingungen für die k. und k. Cadettenschulen sind im Verlage der k. und k. Hofbuchhändler Seidl & Sohn, Wien, I., Graben 13, erschienen. Die Gesuche um Aufnahme in die Pionnier-Cadettenschule sind bis längstens 20. Juli an das Schulcommando zu richten. Hiedurch wird vielen Eltern der Weg gewiesen, wie sie ihren Söhnen eine tüchtige militärisch-technische Bildung angedeihen lassen und zugleich ein gesichertes Fortkommen eröffnen können, ohne in pecuniärer Beziehung besonders in Anspruch genommen zu werden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXVI. Stückes.) Das am 3. Mai herausgegebene XXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 987: Verfügung der kgl. Regierung von Oberbayern in München vom 23. April 1890, Z. 12.670, betreffend eine Abänderung des thierärztlichen Grenz-Controldienstes beim Nebenzollamte II in Burghausen.

Nr. 988: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 25. April 1890, Z. 3585, betreffend die Bestimmung der Station Radautz als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern, Schweinen und frischem Fleische.

Nr. 989: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 24. April 1890, Z. 19.348, betreffend die provisorische Bestimmung der Station Kulików-Mierzwica als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und rohen Fleisches von Ochsen, Kälbern, Schafen, Ziegen und Schweinen.

— (Inhalt des XXVII. Stückes.) Das am 6. Mai herausgegebene XXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 990: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 30. April 1890, Z. 5293, betreffend die Einfuhr von Schlachtvieh (Rinder, Schafe und Schweine) aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 991: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 30. April 1890, Z. 30.235, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Grybów und die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Tarnów.

— (Inhalt des XXVIII. Stückes.) Das am 9. Mai herausgegebene XXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 992: Kreisschreiben des schweizerischen Bundesrathes an die Cantonsregierungen vom 25. April 1890, betreffend die Behandlung der österreichisch-ungarischen Viehpässe.

Nr. 993: Kreisschreiben des schweizerischen Eisenbahn-Departements an die Eisenbahn-Verwaltungen vom 28. April 1890, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Vieheinfuhr aus Böhmen nach der Schweiz.

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Ministerial-Concipisten im Handelsministerium, Dr. August Weeber, als landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft der Localbahn Laibach-Stein bestellt. [Z. 862 H.-M.]

Der k. k. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium den Verkehrsdirector-Stellvertreter der Oesterreichischen Staatsbahnen, Hofrath Max Ritter v. Pichler, in Gemässheit des § 36 der Statuten der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes dieser Eisenbahn-Gesellschaft ernannt. [Z. 688 H.-M.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Tarifberechnung für Getreide und Mahlproducte.

Vom 15. Mai 1890 angefangen bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890, erfolgt im Einvernehmen mit der Direction der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft die Frachtberechnung für Getreide-, Mehl- und Mahlproducte-Transporte, bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg pro Wagen im Wechselverkehre zwischen Stationen der Localbahnstrecken Herzogenburg-Krems und Hadersdorf L. B.-Sigmundsherberg-Horn mit Stationen der in Sigmundsherberg-Horn anschliessenden Strecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen durch Anstoss der beiderseitigen Localtaxen unter Kürzung je einer halben Manipulationsgebühr.

Wien, am 8. Mai 1890. [291]

Vereins-Reiseverkehr.

Nachtrag I zum Fahrschein-Verzeichnisse pro 1890.

Am 1. Mai 1890 ist der Nachtrag I zum Fahrschein-Verzeichnisse für zusammenstellbare Fahrscheinhefte pro 1890 zur Ausgabe gelangt.

Wien, am 5. Mai 1890. [292]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichischer u. Rheinisch-Westphälisch-Böhmischer Coaksverkehr.

Aufnahme der Station Bruch (Köln rechtsrheinisch) in die Tarife.

Die Station Bruch des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (rechtsrheinisch) wird ab 15. Mai 1890 mit den um 0·01 Mk. für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Wanne in die Ausnahmetarife vom 1. Juli 1887 für die obengenannten Verkehre aufgenommen.

Wien, am 30. April 1890. [293]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Oesterreich.)

Neue Tarife.

Am 1. Juni 1890 treten neu umgearbeitete Tarife für oben bezeichneten Verband in Kraft, und zwar Tarif Theil II, Heft 1, und der Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft 2. Durch die neuen Tarife treten die gleichnamigen Tarifhefte 1 und 2 vom 1. Mai 1887 sammt den zu denselben erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Die in den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafentarifen, Theil II, Heft 3 und 4 (Verkehr mit Ungarn), enthaltenen Frachtsätze für Stationen der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn treten mit 31. März 1890 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 9. Mai 1890. [294]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag II zum Kohlen-Specialtarife.

Am 1. Juni 1890 tritt der Nachtrag II zu dem ab 15. April 1888 giltigen Tarife für den directen Kohlenverkehr von den Stationen Střebichowic-Vinařic via Kralup-Prag-Hrabovka nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Kraft.

Dieser Nachtrag, enthaltend Frachtsätze für neu einbezogene Stationen, ist bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 9. Mai 1890. [295]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Wiederausgabe der besonders ermässigten Tour- und Retourbillets und der Gesellschaftskarten.

Mit Beginn der Sommerfahrordnung 1890 gelangen die besonders ermässigten Tour- und Retourbillets, sowie die Gesellschaftskarten von Wien und Simmering E. W. A., nach den Stationen der Strecke Pitten-Aspang unter den gleichen Bedingungen wie im Vorjahre zur Ausgabe.

Näheres ist den betreffenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 9. Mai 1890. [296]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Einführung des Nachtrages VI zum Localtarife für den Personen- und Gepäcks- etc. Verkehr.

Aus Anlass der Activirung von Schnellzügen auf der Strecke Prag-Pilsen mit 1. Juni 1890 tritt mit Geltung vom gleichen Tage der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Wirksamkeit.

Prag, am 25. April 1890. [297]

Localbahnen Časlau-Zawratetz, Časlau-Mocowitz und Königshan-Schatzlar.

Einführung eines neuen Gebührentarifes auf den Localbahnen Časlau-Zawratetz und Königshan-Schatzlar.

Mit 1. Juni 1890 treten auf den Localbahnen Časlau—Zawratetz-Třemosnitz, Časlau-Mocowitz und Königshan-Schatzlar neue Gebührentarife für die Beförderung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern in Kraft, wodurch die bisherigen Tarife, giltig vom 14. Februar 1882, bezw. 1. Juli 1885, und vom 15. December 1882, sammt allen Nachträgen aufgehoben werden.

Hinsichtlich der Beförderung von Eil- und Frachtgütern, dann von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen finden auf den neuen Tarif die gemeinsamen Bestimmungen des Tarifes, Theil I, giltig vom 1. September 1887, Anwendung.

Wien, am 9. Mai 1890. [298]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahnen Časlau—Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Mocowitz und Königshan-Schatzlar.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Herabsetzung des Frachtsatzes für Kohle M.-Ostrau—Stadlau via Süssenbrunn.

Der in den ab 20. Februar 1890 giltigen Kartirungssätzen für Getreide, Malz und Kohle von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stadlau enthaltene Frachtsatz für Kohlen mineralische etc. ab Mähr.-Ostrau nach Stadlau via Süssenbrunn per 44·9 Kreuzer wird mit Giltigkeit ab 15. Mai 1890 auf 43·3 Kreuzer österr. Währung per 100 kg herabgesetzt.

Wien, am 5. Mai 1890. [299]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe directer Fahrkarten nach Gleichenberg.

Nach Gleichenberg werden in der Zeit vom 16. Mai bis 31. August 1890 in den Stationen Wien Südbahnhof, Baden, Wiener-Neustadt, Marburg, Klagenfurt, Pöltschach, Cilli, Agram, Sissek, Laibach und Triest directe Fahrkarten für die einfache Fahrt via Spielfeld-Purkla ausgegeben; die Gebühr für einen Sitzptatz im Permanenzwagen Purkla-Gleichenberg ist in dem Preise der directen Fahrkarten inbegriffen.

Die Reisenden können in obigen Stationen auch Fahrkarten für viersitzige Separatwagen zur Fahrt von Purkla nach Gleichenberg zum Preise von ö. W. fl. 4·50 erhalten. In diesem Falle sind für die Bahnfahrt nur Karten bis Purkla zu lösen.

Die directe Abfertigung des Reisegepäcks erfolgt nur bis Purkla.

Wien, am 9. Mai 1890. [300]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung einer Haltestelle.

Vom 15. April 1890 an wird die bisher nur für die Sommerperiode activirte Personenhaltestelle „Hafning" bei Wächterhaus Nr. 8, zwischen den Stationen Trofaiach und Fridauwerk auf der Linie Leoben-Vordernberg, auch für den übrigen Theil des Jahres offen gehalten.

Ferner wird mit 10. Mai 1890 die Haltestelle „Adlerbrücke" zwischen der Station Klausen und der Haltestelle Mühlgasse auf der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl eröffnet.

Wien, am 6. Mai 1890. [301]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879. R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1128	K. k. St. B.	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Karwin (K. O. B.)	Simbach transit	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	88·8 kr.	70·2 kr.	18·6 kr.	Im Kartirungswege		
1129	K. k. St. B.		Eisen, roh, und Ingots	Assling	Pontafel	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	40·0 kr.	21·0 kr.	19·0 kr.	Im Kartirungswege		
									Gulden pro Wagen					
1130	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Berhometh a/S.	Sadagora	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Beobachtung der im Specialtarif 1 b) der Bukowinaer Localbahnen, resp. im Ausnahmetarif VI der L. C. J. E. enthaltenen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	34·45	23·75	10·70	Im Kartirungswege		
				Czudin					24·60	20·—	4·60			
				Komarestie					26·28	22·50	3·78			
				Lukawetz a/S.					32·22	23·75	8·47			
				Panka					23·60	20·—	3·60			
				Petroutz a/S.					22·15	20·—	2·15			
				Storożynetz					22·15	20·—	2·15			
				Zadowa					29·32	22·50	6·82			
				Berhometh a/S.	Bojan				43·20	30·—	13·20			
				Czudin					33·35	26·25	7·10			
				Komarestie					35·03	28·75	6·28			
				Lukawetz a/S.					40·97	30·—	10·97			
				Panka					32·35	26·25	6·10			
				Petroutz					30·90	26·25	4·65			
				Storożynetz					30·90	26·25	4·65			
				Zadowa					38·07	28·75	9·32			
				Berhometh a/S.	Nowosielitza				46·84	31·25	15·59			
				Czudin					36·99	27·50	9·49			
				Komarestie					38·67	30·—	8·67			
				Lukawetz a/S.					44·61	31·25	13·36			
				Panka					35·99	27·50	8·49			
				Petroutz a/S.					34·54	27·50	7·04			
				Storożynetz					34·54	27·50	7·04			
				Zadowa					41·71	30·—	11·71			
1131	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Langholz, auf 2 Wagen verladen	Olmütz Stadt	Olmütz-Hodolein transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	4·5 kr.	3·5 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		
									kr.	kr.	kr.			
1132	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft	Wein, Essig u. leere Fässer (gebrauchte)	Furth-Göttweig	Wien K. F. J. B.	Bei Aufgabe in jeder Quantität	Bis auf Weiteres, längstens bis ultimo December 1890	Localtarif	38·3	32·8	5·5	Im Kartirungswege		
				Paudorf					38·3	34·2	4·1			
			Schnittholz	Furth-Göttweig	Wien K. F. J. B.	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen			28·3	23·0	5·3			
				Paudorf					28·3	23·8	4·5			
				Furth-Göttweig	Kirchberg a. d. Wagram				16·6	11·5	5·1			
				Paudorf					16·6	12·6	4·0			
			Mahlproducte und Mehl	Getzersdorf	Eger				107·7	96·5	11·2			
1133	K. k. St. B.	Betheiligten Verwaltungen	Künstliche Düngerstoffe	Die Giltigkeitsdauer der im Verordnungs-Blatte Nr. 10 vom 25. Jänner 1890, sub Post 379, publicirten Frachtbegünstigungen wird hiemit bis zum 31. August 1890 verlängert.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1134	Südbahn-Gesellschaft		Talkerde	Graz S.B.	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen. Sendungen müssen nach Odessa bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Zusammenstellung von Frachtsätzen im Verkehre mit Triest und Fiume, giltig vom 24. December 1883	56·0 kr. ö. W. excl. Mgb.	50·0 kr. ö. W. excl. Mgb.	6·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse und die Verschiffung nach Odessa nachweisende Orig.-Schiffs-Connaissements, welche Documente längst. zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1135	Südbahn-Gesellschaft		Papier und Pappendeckel	Mürzzuschlag	Triest und Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die angeführten Sätze haben nur Geltung für Sendungen, die nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen, sowie nach Spanien, Tunis, Algier und Marocco bestimmt sind, dann für Sendungen, welche via Suez-Canal befördert werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Variabel	kr. incl. Mgb. a) 104 b) 94	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma ad a) bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, b) bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Kapfenberg						a) 98 b) 88				
				Bruck a/M.						a) 97 b) 87				
				Frohnleiten						a) 94 b) 84				
				Peggau						a) 93 b) 83				
				Gratwein						a) 92 b) 82				
				Graz S.B.						a) 90 b) 80				
				Puntigam						a) 90 b) 80				
				Kalsdorf						a) 90 b) 80				
				Wildon						a) 90 b) 80				
				Spielfeld						a) 90 b) 80				
1136	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Getreide aller Art	Adony-Szabolcs	Marburg (loco)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Desember 1890	Localtaäife	126 5	81·0	45·5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, längstens bis Ende März 1891 vorzulegen sind und nicht zurückgestellt werden	Die im Verordnungs-Blatt Nr. 135 ex 1889, sub Post 2548, für Marburg publicirte Begünstigung wird hiedurch 14 Tage nach dem Erscheinen dieser Publication ausser Kraft esetzt
				Sárosd					121·5	78·1	43 4			
				Sárbogárd					115·8	74·3	41·5			
				Simontornya					109·4	69·8	39·6			
				Pinczehely					104·7	66·6	38·1			
				Hidegkút-Gyönk					101·1	66 6	34·5			
				Szakály-Hogyész					97·6	66·6	31·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1137	Südbahn-Gesellschaft		Alteisen	Budapest S.B. loco und transit	Spittal a/D.	Bestimmungen für Güter der Serie XIII	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	88·2 kr. Not. incl. Steuer, excl. Mgb.	80·0 kr. Not. incl. Steuer, excl. Mgb.	8·2 kr. N.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1138	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	Teschen K.F.N.B. und K.O.E	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von weniger als 5000 kg pro Frachtbrief	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Oesterreich-Laube und Dresden-Elbkai vom 1. März 1888. Tarif Oesterreich-Aussig-Landungsplatz vom 15. April 1888. Tarif Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag vom 1. September 1888	5 64 Mark	5·17*) Mark	0 47 Mark	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				5 59 Mark	5·12*) Mark	0·47 Mark			
1139	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn.** **Ergänzung.** Das im Verordnungs-Blatte Nr. 31, fortl. Nr. 772 vom 15. März d. J., gemachte Zugeständniss findet Anwendung gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis März 1891 in Vorlage zu bringen sind.											

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 55. **Wien, 13. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 2. Mai 1890, Z. 18.161, an alle österreichischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend die Verlegung des Uhrenwechsels zwischen Prager- und Budapesterzeit von Steinamanger einerseits nach Neudörfl, andererseits nach Jennersdorf.

In Abänderung der mit dem h. a. Erlasse vom 21. Februar 1876, Z. 5215, bekannt gegebenen Verfügungen wird der geehrten Verwaltung eröffnet, dass im Einvernehmen mit dem kgl. ungar. Handelsministerium der Uhrenwechsel zwischen Prager- und Budapesterzeit auf der Linie Wr.-Neustadt—Kanizsa der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und auf der Linie Graz-Stuhlweissenburg der Ungar. Westbahn mit 1. October 1890, als dem Einführungstermine der nächsten Winterfahrordnung von Steinamanger (Szombathely) einerseits nach Neudörfl (Lajta—Szt.-Miklos), anderseits nach Jennersdorf (Gyanafalva) verlegt werden wird.

Wien, am 2. Mai 1890.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Schleppbahn von der Station Branowitz der Linie Wien-Brünn zur dortigen Zuckerfabrik der böhmischen Zuckerindustrie-Gesellschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Concession zum Baue und Betriebe eines normalspurigen aus dem Geleise 4 der Station Branowitz in km 118·1/2 der Linie Wien-Brünn abzweigenden und in die Zuckerfabrik der böhmischen Zuckerindustrie-Gesellschaft in Branowitz führenden Schleppbahn ertheilt.

Wien, am 26. April 1890. Z. 13.435.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Flügelbahn von dem oberen Theile der Stadt Saaz zum Ladegeleise der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei Libotschan.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Realitätenbesitzer und Hopfenhändler Carl Kreibich in Saaz im Vereine mit dem Hopfenhändler Friedrich Schöffl, dem Fabriksbesitzer Leopold Telatko und Consorten, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Flügelbahn von dem oberen Theile der Stadt Saaz zum Ladegeleise der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei Libotschan im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. Mai 1890. Z. 16.002.

Entwicklung der Gütertarife der Preussischen Staatsbahnen im letzten Jahrzehnt.

Das „Archiv für Eisenbahnwesen" enthält in seinem letzten Heft unter dem Titel: „Einige Bemerkungen zur Entwicklung der Gütertarife der Preussischen Staatsbahnen im letzten Jahrzehnt" einen Aufsatz, dessen Inhalt wir nachstehend in seinem Wortlaut folgen lassen:

Der Gütertarif der Preussischen Staatsbahnen zerfällt in zwei Theile: 1. Tarifvorschriften nebst Güterclassification, 2. Tarifsätze. Die letzteren sind entweder normale (regelmässige) oder Ausnahmetarife.

Die Tarifvorschriften und die Güterclassification sind seit dem Jahre 1877 übereinstimmend für alle deutschen Staats- und Privatbahnen. Ihre Grundlagen sind seinerzeit durch den Bundesrath gutgeheissen. Behufs ihrer Aufrechthaltung und Fortbildung besteht die ständige Tarifcommission mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten und die Generalconferenz der deutschen Eisenbahnen.

Die im Jahre 1877 für die damaligen Preussischen Staatsbahnen nicht überall in gleicher Höhe festgestellten Normaltarifsätze wurden im Jahre 1880 — nach der ersten grossen Erweiterung des Staatsbahnnetzes durch den Erwerb mehrerer Privatbahnen — einheitlich dahin festgesetzt:

1. Strecken-Einheitssätze für ein Tonnenkilometer:

Für Stückgut	11	Pfg.	
Classe A[1]	6·7	„	
Classe B	6	„	
Classe A[2]	5	„	
Classe I	4·5	„	
Classe II	3·5	„	
Classe III	2·6	„	bis 100 km
Classe III	2·2	„	über 100 km

2. Expeditionsgebühren: in der Stückgutclasse und Classe A[1] 20 Pfg., in den übrigen Classen 12 Pfg. für 100 kg mit stufenweiser Ermässigung für kürzere Strecken bis 100 (in der Classe B bis 40) km [1]).

In diesem Rahmen des Gütertarifs blieb der Staatseisenbahnverwaltung genügender Spielraum für eine Fortentwicklung der Tarife nach Massgabe der wachsenden Bedürfnisse von Handel und Gewerbe, Land- und Forstwirthschaft, deren Vertreter zunächst in den von dem Minister der öffentlichen Arbeiten berufenen sogenannten freien wirthschaftlichen Conferenzen, seit dem Gesetze vom 1. Juni 1882 in den Bezirks-Eisenbahräthen und dem Landes-Eisenbahnrath, der Verwaltung berathend zur Seite standen. Einige der wesentlicheren der in den Gütertarifen eingetretenen Aenderungen sind nachfolgend zusammengestellt. Sie konnten durchgeführt werden unter Aufrechterhaltung der obersten Grundsätze für jeden Gütertarif: der Stetigkeit, Uebersichtlichkeit und unumschränkten Oeffentlichkeit aller Frachtsätze.

1) Bezüglich der Expeditionsgebühren blieb eine Abweichung insoweit bestehen, als in den östlichen Bezirken — mit Rücksicht auf die älteren Tarife derselben — für kürzere Strecken (bis zu 50 km) in den unteren Tarifclassen (den Classen A[2] und I, II, III) die Abfertigungsgebühr, welche in jenen Classen für Strecken von 1 bis 100 km auf 9 Pfg. herabgesetzt war, bis auf 6 Pfg. für 100 kg ermässigt wurde. Die Beseitigung dieser Verschiedenheit ist vorbereitet. Andere Abweichungen in den Streckensätzen der regelmässigen Tarifclassen, welche bei der Umrechnung noch aufrecht erhalten wurden, wie dies namentlich im Nahverkehre (bis 150 km) der früheren hannover'schen Staatsbahn für die unteren Tarifclassen geschehen war, sind inzwischen beseitigt. Nur auf der Strecke Bremen—Bremerhaven sind aus besonderen örtlichen Gründen noch abweichende, aus älterer Zeit herrührende Sätze in Geltung geblieben.

I. Tarifvorschriften und Güterclassification.

Das einheitliche Gütertarifschema hat im Laufe der Jahre und bis in die neueste Zeit zahlreiche Aenderungen erfahren. Viele Frachtartikel wurden in niedrigere Tarifclassen eingereiht und manche Verbesserungen in den allgemeinen Tarifvorschriften durchgeführt. Zu den letzteren zählen u. A. die preussischerseits beantragte Herabsetzung der Fracht für halbe Wagenladungen der Güter des Specialtarifs III von den Sätzen der Classe A[2] (5 Pfg. für das tkm) auf die Sätze des Specialtarifs II (3·5 Pfg. oder 30 pCt. Ermässigung), die unbedingte Verpflichtung der Bahnen zur bedeckten Beförderung der deckungsbedürftigen Güter ohne Frachtzuschlag, eine den Verkehrsinteressenten günstige Regelung der Haftpflicht bei bahnseitiger Verladung von Wagenladungen, wiederholte günstige Aenderungen der Verzeichnisse der sperrigen und der deckungsbedürftigen Güter, allgemeine Erleichterungen für die Beförderung von Fischen, frischem Fleisch, von Langholz und Langeisen, von Flüssigkeiten in Kesselwagen u. a. m. Was die Güterclassification angeht, so lässt ein Vergleich zwischen der heutigen und der früheren Classification die vielfachen Verschiebungen erkennen, welche in der Gruppirung der Güter zum Vortheil des allgemeinen Verkehrs vorgenommen wurden. Nicht wenige Artikel wurden aus der allgemeinen Wagenladungsclasse in den Specialtarif I (mit einer Ermässigung des normalen Streckensatzes von 25 pCt.) und in den Specialtarif II (mit 42 pCt. Ermässigung), einige selbst in den Specialtarif III (mit 57 bis 63 pCt. Ermässigung) aufgenommen, andere wieder aus dem Specialtarif I nach II (mit 22 pCt. Ermässigung) und nach III (mit 42 bis 51 pCt. Ermässigung) sowie aus II nach III (mit 26 bis 37 pCt. Ermässigung) versetzt. Zugleich führte die wiederholte Revision und Ergänzung besonders wichtiger, eine grössere Zahl gleichartiger Artikel umfassender Tarifpositionen, wie Holz und Holzwaaren, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Steine und Steinwaaren, Düngemittel u. a. m. zu erheblichen Frachterleichterungen. So zu Gunsten der Eisenindustrie die wiederholte Versetzung wichtiger Fabrikate und Halbfabrikate in niedrigere Classen, namentlich die Aufnahme von Maschinen in den Specialtarif I, die Ausdehnung des Specialtarifes II auf verzinkte und verzinnte Halbfabrikate (Weissblech), auf Weichen, Herzstücke, rohe Achsen und Bandagen und andere Bestandtheile von Locomotiven und Wagen, auf Eisen- und Stahldraht, auf Brücken- und andere Constructionstheile u. s. w.; im Interesse der Landwirthschaft die Aufnahme von Sämereien aller Art aus der allgemeinen Wagenladungsclasse in den Specialtarif I, desgleichen von verschiedenen Feld- und Gartenfrüchten und Futtermittel in den Specialtarif II, die Versetzung von Kleie und feuchter Kartoffelstärke aus dem Specialtarif I nach II, die Versetzung von Rüben in den Specialtarif III, die wiederholte Erweiterung des Verzeichnisses der Düngemittel des Specialtarifes III, auch die Versetzung von gebranntem Kalk und von Knochen aus dem Specialtarif II nach III u. a. m.; im Interesse der Forstwirthschaft die wiederholte Durchsicht, Ergänzung und Verbesserung der Classification von Holz- und Holzwaaren; im Interesse anderer gewerblicher Zweige die Versetzung von Hanf und von Jute aus dem Specialtarif I nach II, von Cement aus II nach III, von Papier zum Export aus der allgemeinen Wagenladungsclasse nach I, von Steinhauerarbeiten vorge-

schrittener Art aus der allgemeinen Wagenladungsclasse nach II, von rohen bearbeiteten Steinen aus II nach III, von Salzsäure aus I nach II, kaustischer Soda aus der allgemeinen Wagenladungsclasse nach I, die wiederholte Durchsicht und Ermässigung der Tarife für Erzeugnisse der Mineralöl-Industrie u. s. w.

Hieraus ergibt sich, wie die jetzige Güterclassification von derjenigen des Jahres 1877 wesentlich verschieden ist, und dass, wenn auch die Einheitssätze der regelmässigen Frachtclassen wirklich — was jedoch thatsächlich nicht der Fall — unverändert geblieben wären, schon durch die Declassification und Ergänzung vieler wichtiger Tarifpositionen von Jahr zu Jahr nicht unwesentliche Ermässigungen des allgemeinen Tarifes herbeigeführt wurden. Man erkennt zugleich, wie — in steter Fühlung mit den Anforderungen des allgemeinen Verkehres und in regelmässigen Berathungen mit sachkundigen Männern aus dem praktischem Leben — von den deutschen Eisenbahnverwaltungen an der Fortbildung des einheitlichen Gütertarifes unausgesetzt gearbeitet worden ist.

II. Die regelmässigen Tarifsätze.
(Normal-Transportgebühren.)

Bei der Einführung des einheitlichen deutschen Gütertarifschemas waren zwar schon für den grössten Theil der damaligen Staatsbahnen übereinstimmende Einheitssätze für die einzelnen Classen festgesetzt; sie wurden jedoch mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der bisherigen Tarife der einzelnen Bahngebiete nur mit zahlreichen Abweichungen zur Einführung gebracht, so dass eine grosse Mannigfaltigkeit auch in den regelmässigen Classen bestehen geblieben war. Dies wurde vom Jahre 1880 ab grundsätzlich beseitigt.

In dem durch den Erwerb grosser Privatbahnen der westlichen und mittleren Provinzen im Winter 1879/1880 fester zusammengeschlossenen und wesentlich erweiterten Staatsbahnnetz wurden nunmehr die regelmässigen Tarife nach gleichen Einheitssätzen umgerechnet, eine allgemeine Frachttabelle für das ganze Staatsbahngebiet aufgestellt, die Tarifhefte für den Local- und Wechselverkehr der einzelnen Bezirke übersichtlich in übereinstimmender Form angeordnet und die directe Abfertigung zwischen allen Stationen des ganzen Netzes ins Werk gesetzt.

Bei der Feststellung der neuen Einheitssätze war besonders darauf Bedacht genommen:

1. durch eine Ermässigung der Expeditionsgebühren auf kurzen Entfernungen den Nahverkehr, welcher von der Tarifreform von 1877 ungünstig beeinflusst war, zu erleichtern;

2. für die Massengüter des Specialtarifes III auf grösseren Entfernungen (über 100 km) — der Absicht der Reichsverfassung (Art. 45) entsprechend — allgemein den Silberpfennigsatz für die Centnermeile (2·2 Pfg. für 1 tkm) zu gewähren;

3. die Fracht für Güter der Specialtarife bei Aufgabe in kleineren Wagenladungen (von 5000 kg ab) zu ermässigen.

Wie schon mit der Einführung des einheitlichen Tarifsystems im Jahre 1877 im Grossen und Ganzen eine Ermässieung der früheren Gütertarife der Staatsbahnen verbunden war, so hat auch die gleichmässige Tarifregelung des Jahres 1880 — ungeachtet mancher bei einem allgemeinen Ausgleich nicht zu vermeidender Erhöhungen — im Ganzen eine weitere Verbilligung der normalen Frachtsätze für den grössten Theil des Staatseisenbahnnetzes mit sich gebracht.

In gleicher Weise wurde nach den weiteren Verstaatlichungen in den folgenden Jahren alsbald mit der Uebertragung der fast ohne Ausnahme billigeren Staatsbahntaxen auf die neu erworbenen Bahnen vorgegangen und die Tarife der letzteren in das einheitliche System der Staatseisenbahntarife eingefügt. Auch diese Massregeln waren mit Frachtermässigungen verknüpft.

Nicht geringere, wenn nicht in ihrem Geldbetrage noch weitergehende Erleichterungen, als sie durch die einheitliche Berechnung der Staatsbahntaxen gewährt wurden, ergaben sich aus der allgemeinen Ausdehnung der directen Frachtberechnung innerhalb des gesammten Staatsbahngebietes[2]) und aus der allmäligen Beseitigung aller besonderen Auflagen und Zuschläge, welche den Verkehr von Bahn zu Bahn oder auch über besonders betriebsschwierige Strecken vertheuerten. Von den Zuschlägen letzterer Art haben die Frachtzuschläge der früheren Privatbahnen für einzelne grössere Brücken am Rhein und der Elbe und die Entfernungszuschläge für die kostspieligen Verbindungsbahnen zu Berlin, Hamburg und Leipzig erst in neuerer Zeit ihre Beseitigung gefunden.[3])

III. Die Ausnahmetarife.

Ausnahmetarife für einzelne Frachtgegenstände sind zur Schonung bestehender Verhältnisse von wirthschaftlicher Bedeutung aus älteren Tarifen übernommen oder da neu eingeführt worden, wo wichtige wirthschaftliche Interessen des Reiches, des Landes oder einzelner Landestheile eine Ausnahme von der regelmässigen Tarifbildung erforderlich machten.

Dies ist insbesondere geschehen:

1. zur Förderung der gewerblichen oder landwirthschaftlichen Production durch erleichterte Zufuhr nothwendiger Roh- oder Hilfsstoffe;

2. zur Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in den durch fremde Concurrenz bedrohten Bezirken des Inlandes, sowie — in besonders bemerkenswerthem Grade — zur Erleichterung der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse in das Ausland;

3. zur Unterstützuog des Handels deutscher Handelsplätze — namentlich der deutschen Seehäfen — gegen den Wettbewerb fremder Plätze;

4. zur Unterstützung einheimischer Verkehrsanstalten — insbesondere der Staatseisenbahnen — gegen den Wettbewerb fremder Eisenbahnen und Wasserstrassen.[4])

---

[2]) In besonders bemerkenswerthem Grade kam diese Massregel den Anwohnern der früheren schlesischen Privatbahnen zu Gute, zwischen welchen letzteren directe Tarife nur in sehr geringem Umfange bestanden. So wurde in einer Conferenz vom November 1882 festgestellt, dass im directen Verkehr der Rechte-Oder-Ufer-Bahn mit den anschliessenden Privatbahnen zumeist die volle Expeditionsgebühr von beiden betheiligten Bahnen, im Verkehr mit Wilhelmsbrück über Kempen sogar von drei betheiligten Bahnen erhoben wurde. Nach der Verstaatlichung betrug die Ermässigung der Kohlenfracht bei Durchrechnung der Staatsbahntaxen von den Gruben an der Rechte-Oder-Ufer-Bahn nach einzelnen Stationen der Oels-Gnesener-Bahn bis 30 pCt. (z. B. Beuthen—Militsch 56 gegen früher 80 Pfg. für 100 kg), nach der Posen-Kreuzburger Bahn sogar bis gegen 40 pCt. (z. B. Beuthen—Antonin 49 gegen früher 81 Pfg. für 100 kg),

[3]) Die mit der Aufhebung der Brückenzuschläge verbundene Frachtermässigung ist allein auf einen Jahresbetrag von gegen 4,000.000 Mk., die Beseitigung der Entfernungszuschläge der obengenannten Verbindungsbahnen auf etwa 800.000 Mk. anzuschlagen. Auf die gleichmässigere Regelung der Anschlussfrachten der zahlreichen Privatanschlüsse, welche hier auch Erwähnung finden mag, entfällt eine jährliche Minderfracht von mehr als 2,500.000 Mk.

[4]) Vergl. Nr. 47 der Drucksachen des Landes-Eisenbahnrathes von 1884.

Wenn auch bei der allgemeinen Umrechnung der regelmässigen Staatsbahntarife ältere Ausnahmetarife schon deshalb, weil sie durch die neuen ermässigten Taxen ersetzt oder doch unterboten werden, in nicht geringer Zahl beseitigt werden konnten, und das Verhältniss der Ausnahmetarife zu den regelmässigen Tarifen hinsichtlich der Beförderungsmenge sich gebessert hat, so ist doch die Zahl der noch bestehenden Ausnahmetarife und die Menge der zu den letzteren abgefertigten Güter nicht gering. Die Statistik weist im Jahre 1888/89 noch nahezu 50 pCt. der gefahrenen Tonnenkilometer und fast 39 pCt. der Einnahmen aus der Beförderung zu Ausnahmetarifen nach — gegen 64·2 pCt. (der Tonnenkilometer) und 50·6 pCt. (der Einnahme im Jahre 1879/80 (1879).[5])

Dies erklärt sich zumeist daraus, dass die wesentlichsten, aus älterer Zeit übernommenen Ungleichheiten sich auf den Verkehr geringwertiger Massengüter, Steinkohlen und Cokes, Braunkohlen, Steine, Erden u. dgl., erstrecken, bei denen die Höhe des Frachtsatzes gegenüber dem Gebrauchswerthe am erheblichsten in das Gewicht fällt, und bei welchen daher bei der Sichtung der älteren Tarife besondere Sorgfalt und schonende Rücksicht auf die bestehenden wirthschaftlichen Verhältnisse geboten war. Auch in Zukunft wird auf diesem Gebiete nur allmälig und vorsichtig weiter zu schreiten sein.

Im Uebrigen kann es bei näherer Prüfung der Ordnung des Ausnahmetarifwesens auf den preussischen Staatsbahnen nicht entgehen, wie das Bestreben der Verwaltung darauf gerichtet ist, unberechtigte Ungleichheiten und Sonderbegünstigungen aus älterer Zeit durch einen billigen, der Regel nach im Grossen und Ganzen mit Frachtermässigungen verbundenen Ausgleich nach Möglichkeit zu beseitigen,[6]) neue Ausnahmetarife aber nur beim Vorhandensein eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses, und soweit nicht eigenartige wirthschaftliche Verhältnisse eine besondere Behandlung einzelner Bezirke oder Handelsplätze nöthig machen, den gleichartigen Interessen der verschiedenen Bezirke möglichst gleichmässig zuzuwenden. Man wird bei Durchsicht der Ausnahmetarife erkennen, dass vielen, wenn nicht den meisten neueren Ausnahmetarifen allgemeine Geltung beiwohnt, sei es für den ganzen Staatsbahnbereich oder doch für grössere gleichartige Bezirke oder auch für den gleichartigen Verkehr der nämlichen Industriezweige in verschiedenen Landestheilen. Zu solchen Ausnahmetarifen von allgemeiner Geltung gehören insbesondere der allgemeine Ausnahmetarif für Holz (zu 3 Pfg. für das Tonnenkilometer), der Stückgut-Ausnahmetarif für die Artikel der Metallindustrie und wichtige landwirthschaftliche Frachtgegenstände (zu 8 Pfg. für das Tonnenkilometer), der Ausnahmetarif für Stückgut zur überseeischen Ausfuhr (zu 6·7 Pfg. für das Tonnenkilometer), der allgemeine Ausnahmetarif für Eisenerz (mit fallenden Streckensätzen von 2·2 bis 1·8 Pfg. für das Tonnenkilometer), der allgemeine Ausnahmetarif für geringwerthige Düngemittel, Erden und Sand (Kies), Kartoffeln und Rüben (mit fallenden Streckensätzen von 2·2 bis 1·4 Pfg. für das Tonnenkilometer), der Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien und Kalkasche zum Düngen (mit fallenden Streckensätzen von 2·6 bis 1·0 für das Tonnenkilometer).

Ausnahmetarife dieser Art unterscheiden sich von regelmässigen Tarifclassen nur in der Form, sachlich haben sie, wie die letzteren, allgemeine Geltung. Zur Aufnahme in das allgemeine Tarifschema würde es der Zustimmung der übrigen deutschen Bahnen [7]) und zum Theile des Bundesrathes [8]) bedürfen.

Auch die Ausnahmetarife für die Ausfuhr wichtiger Erzeugnisse der deutschen Industrie (Eisen und Eisenwaaren aller Art, Blei und Zink, Spiritus und Sprit u. a. m.) tragen vielfach einen allgemeinen Charakter insofern, als sie für die Ausfuhr nach wichtigen fremden Absatzgebieten den gleichartigen inländischen Productionsbezirken thunlichst gleichmässig gewährt sind.

Wo indessen besondere wirthschaftliche Verhältnisse einzelner Landestheile [9]) oder auch die Concurrenz fremder Verkehrswege oder Hafenplätze in einem bestimmten begrenzten Gebiet [10]) die Einführung ermässigter Ausnahmetarife nöthig machten, mussten die letzteren auf das durch das besondere Bedürfniss gebotene Mass beschränkt bleiben.

Die dem allgemeinen Verkehr durch die Regelung der Ausnahmetarife bis in die neueste Zeit erwachsenen Frachtvortheile sind nicht gering.[11]) Weitere umfassende Massnahmen auf diesem Gebiete stehen zur Erörterung.

Die gleichmässige Ordnung der Gütertarife — unter schonender Rücksicht auf bestehende Verhältnisse und unter aufmerksamer Beachtung der wechselnden Anforderungen von Handel und Verkehr — fand im Lande vielfach Beifall und Anerkennung. Ein im Jahre 1881 an den deutschen Handelstag gerichteter Antrag, welcher

[5]) Für das Jahr 1879/80 (1879) sind die betreffenden Betriebsergebnisse aller jetzt dem Staatsbahnnetze angehörigen Bahnen in Vergleich gestellt, wobei hinsichtlich der früheren Köln-Mindener Bahn die Vertheilung der Gütermenge auf die einzelnen Tarifclassen nach dem bei der benachbarten Belgisch-Märkischen Bahn nachgewiesenen Verhältnisse stattfinden musste, da Näheres hierüber aus der älteren Statistik jener Bahn nicht zu entnehmen war. Es ist nicht ausgeschlossen, dass — namentlich in früherer Zeit — bei der Anschreibung des Ausnahmeverkehres Seitens der Dienststellen nicht immer mit der nöthigen Sorgfalt verfahren ist, und dass diesem Verkehre auch Transporte zugerechnet wurden, welche zu normalen Tarifsätzen abgefertigt sind.

[6]) So wurden für den Absatz verschiedener Rohmaterialien nach Berlin die früheren Ungleichheiten, welche von den miteinander auf diesem wichtigen Markte concurrirenden Productionsgebieten nachtheilig empfunden waren, durch gleichmässige Ausnahmetarife für den Verkehr von allen hier im Wettbewerb stehenden Versandtplätzen ersetzt. — Vergl. auch wegen der gleichmässigen Regelung der Steinkohlen-Ausnahmetarife im Ruhrkohlenrevier nach Uebernahme der dortigen Privatbahnen den Betriebsbericht für 1880/81, S. 238.

[7]) Die Aufnahme von Bestimmungen über Beförderung einzelner Stückgüter zu ermässigten Frachtsätzen in die Tarifvorschriften des allgemeinen deutschen Gütertarifes wurde von den deutschen Bahnen abgelehnt.

[8]) Der Bundesrath hat laut Beschluss vom 14. December 1876 seine Zustimmung zu dem einheitlichen Tarifschema u. A. an die Bedingung geknüpft, dass die Zahl der Specialtarife auf drei beschränkt werde.

[9]) Wie z. B. im Jahre 1876 die besondere Nothlage des Eisenerzbergbaues an der Lahn, Dill und Sieg, zu deren Milderung ein aussergewöhnlich ermässigter Ausnahmetarif eingeführt wurde.

[10]) Hierher gehören u. a. diejenigen Tarifermässigungen, welche zur Unterstützung der Concurrenz der deutschen Nordseehäfen mit den niederländischen, belgischen und französischen Hafenplätzen im Verkehre mit dem westlichen Deutschland und der Schweiz, zur Erleichterung der Concurrenz der Nord- und Ostseehäfen im Durchfuhrverkehre nach Oesterreich-Ungarn, und der Concurrenz der preussischen Ostseeplätze im Durchfuhrverkehre von und nach Russland bewilligt worden sind.

[11]) So berechnete sich die Ermässigung der Tarife für Eisenerze von der Lahn u. s. w. im Jahre 1886 nach dem damaligen Verkehrsumfange auf einen Jahresbetrag von etwa 1,000.000 Mk. (30 pCt.), die Tarifermässigung des Ausnahmetarifes für Stückgüter auf mehr als 2,000.000 Mk. jährlich (rd. 27 pCt.).

„in den seit Verstaatlichung eines grossen Theiles der preussischen Privatbahnen zu Tage getretenen Bestrebungen, die Tarife ohne Rücksicht auf die concreten Verhältnisse der verschiedenen Landestheile zu generalisiren, eine grosse Gefahr für die gesunde Entwicklung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse erblicken wollte“,

fand keine Annahme; er wurde vielmehr trotz lebhaften Widerstrebens der Antragsteller mit sehr grosser Mehrheit (mit 62 gegen 25 Stimmen) ohne sachliche Beschlussnahme den einzelnen Handelskammern zur Berathung überwiesen.

Nach dem Ergebnisse der demnächst eingegangenen Aeusserungen wurde später davon abgesehen, den Antrag wieder auf die Tagesordnung zu setzen.[12]) Soweit jene Aeusserungen in den damaligen Jahresberichten zur Veröffentlichung gelangten, sprachen sich die Handelskammern über die Grundsätze und das Vorgehen der Eisenbahnverwaltung zumeist zustimmend und anerkennend aus. Man habe sich seit Jahren nach übersichtlichen, einheitlichen und stetigen Tarifen gesehnt. Die Unterstellung, dass bei Verfolgung dieses Zieles von der Staatsbahnverwaltung ohne Rücksicht auf besondere Verhältnisse vorgegangen werde, und dass in den Massnahmen der Verwaltung eine wirthschaftliche Gefahr zu erblicken sei, sei unberechtigt. Vielmehr könne man nach den bisherigen Erfahrungen das ernste Bestreben der Eisenbahnverwaltung constatiren, den Verkehr zu erleichtern und den Wünschen der Verkehrsinteressenten gerecht zu werden, wie denn auch verschiedentlich hervorgehoben wird, dass sich nach Anwendung der neuen Grundtaxen für die meisten Strecken erhebliche Ermässigungen ergeben haben.[13])

Die Gesammtentwicklung des Güterverkehres der Preussischen Staatsbahnen in den letzten zehn Jahren ergibt sich aus folgenden Zahlen.[14])

Die Zahl der Tonnenkilometer stieg von 8.428,815.208 im Jahre 1879/80 (1879) auf 13.193,773.631 im Jahre 1888/89 oder um 4.764,958.423 tkm gleich 56·5 pCt.

Auf 1 km Bahnlänge stieg dieselbe von 440.136 auf 576.739 oder um 136.603 tkm gleich 31 pCt.

Die Durchschnittseinnahme für ein Tonnenkilometer ermässigte sich in derselben Zeit (von 1879/70) um 9·1 pCt., von 1878/79 bis 1888/89 um 12·4 pCt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Radkersburg - Luttenberg. (Concessionsertheilung.) Mit Ah. Entschliessung vom 14. April wurde der Bezirksvertretung und der Marktgemeinde Luttenberg die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Localbahn von Radkersburg nach Luttenberg ertheilt. Diese circa 25·7 km lange Bahn zweigt am östlichen Ende der Südbahnstation Radkersburg ab, umfährt den gleichnamigen Ort in einem südöstlich verlaufenden Bogen und übersetzt vor Ober-Radkersburg den Murfluss. In ihrem weiteren Zuge, dem Murthale folgend, berührt die Bahn die Orte Radein, Wudischhofzen und Kreuzdorf und gelangt sodann nach Luttenberg, woselbst im Norden dieses Marktes die Endstation angelegt werden soll. Die effectiven Kosten für die Anlage und Ausrüstung der Bahn sind mit 850.000 fl. veranschlagt; dieselben sollen durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen, ferner von Prioritäts- und Stammactien bedeckt werden. Das Land Steiermark betheiligt sich an der Capitalsbeschaffung mit einem Beitrage von 170.000 fl. Der Vollendungstermin für die fragliche Localbahn, deren Betrieb die Südbahn-Gesellschaft übernimmt, wurde auf den 15. October 1890 festgesetzt.
[25. April, Z. 16.484.]

— (Detailprojecte für die Stationsanlagen und Hochbauten.) Die Stations- und Geleisepläne für die Anschlussstation Radkersburg, sowie für die Stationen: Bad Radein, Wudischhofzen, Kreuzdorf und Luttenberg und für die Haltestellen Ober-Radkersburg und Eich-Mauthdorf der Localbahn Radkersburg-Luttenberg sind genehmigt worden; die Hochbaupläne bedürfen noch der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen Seitens der k. k. Statthalterei in Graz.
[27. April, Z. 6990.]

— (Kunstbauten und Eisenconstructionen.) Die Mauerwerkspläne für die Kunstbauten, sowie die Pläne der Eisenconstructionen für Brücken von 2 bis 20 m Lichtweite und für die Murbrücke in km 2·0/2 mit zwei Oeffnungen à 53·75 m Lichweite sind genehmigt worden.
[26. März und 24. April, ZZ. 6492 und 14.881.]

Projectirte Localbahn gemischten Systems von der Station Lend der k. k. Oesterr. Staatsbahnen durch die Gasteiner Klamm über Hof- und Wildbad - Gastein nach Böckstein. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission rücksichtlich des Projectes der Commandit-Gesellschaft Soenderop & Comp. in Berlin für eine schmalspurige Localbahn gemischten Systems von der Station Lend der k. k. Oesterr. Staatsbahnen durch die Gasteiner Klamm über Hof- und Wildbad-Gastein nach Böckstein für den 16. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Ludwig Sauter betraut. [G.-I.-Z. 6830.]

Steyrthalbahn-Gesellschaft. (Detailproject für die Theilstrecke Molle-Agonitz.) Das von der Steyrthalbahn-Gesellschaft vorgelegte Detailproject, betreffend den Ausbau der Theilstrecke Molle-Agonitz, km 30·6—32·2, wurde zur Ausführung genehmigt. [25. April, Z. 11.242.]

Localbahn Laibach-Stein. (Project der Savebrücke.) Das generelle Project der Savebrücke in km 4·4/6 der Localbahn Laibach-Stein ist mit geringen Modificationen in Bezug auf die Höhe der Nivelette genehmigt worden.
[18. Jänner, Z. 53.058 ex 1889.]

Eisenbahn Wien - Aspang. (Vergrösserung des Frachtenbahnhofes in Wien.) Auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung über die Vergrösserung des Frachtenbahnhofes Wien der Eisenbahn Wien-Aspang wurde am 13. Februar der Bauconsens ex commissione constatirt. Die Erweiterung besteht in der Verlängerung eines südlichen Stockgeleises, aus welchem mittelst Drehscheiben zwei Stockgeleise in der Länge von 126 und 146 m parallel zur Wiener Verbindungsbahn abzweigen. Am Ende des südlichen Stockgeleises, welches höher als das Bahnhofplanum liegt, sind drei Kohlenrutschen angebracht.
[28. Februar, Z. 8339.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

10. Mai: Wegen Dammrutschung bei km 9, unmittelbar vor der Station Eulau, wurde der Lastzugsverkehr in der Strecke Bodenbach-Teplitz Waldthor am 10. Mai eingestellt. Der Personenverkehr findet durch Umsteigen der Personen statt.

10. Mai: Der Gesammtverkehr in der Strecke Bodenbach-Komotau wurde am 10. Mai mit Zug 915 wieder eröffnet.

---

[12]) Verhandlungen des deutschen Handelstages 1881, S. 16/17, 1882, Anlage I.

[13]) Es ist nicht ohne Interesse, hier anzumerken, wie auch diejenige Handelskammer, deren Vertreter jenen Antrag im Handelstage mit besonderem Eifer verfochten, nach einem späteren Berichte (1885) aus verschiedenen Massnahmen der preussischen Staatsbahnen den Beweis dafür entnommen hat, dass die Förderung des Verkehres dsr vorzugsweise massgebende Gesichtspunkt bei den Entschliessungen der Eisenbahnverwaltung in Preussen sei.“

[14]) Es ist die Gesammtheit aller jetzt dem Staatsbahnnetz angehörigen Bahnen in Vergleich gestellt.

Ausland.

Schweiz. (Project einer Eisenbahn von Thun nach Vevey.) Vor Kurzem ist von einem Actions-Comité der interessirten Gemeinden die Concession für eine Eisenbahn von Thun nach Vevey angesucht worden. Diese Linie würde eine erheblich kürzere Verbindung des Berner Oberlandes mit der französischen Schweiz herstellen, welche dermalen nur auf dem Wege über Freiburg vorhanden ist. Die Linie ist mit 1 m Spurweite projectirt und soll eine Länge von circa 117 km erhalten. Von Thun am gleichnamigen See (560 m über dem Meere) soll die Bahn vorerst im Kanderthale, dann im Simmenthale aufwärts über Boltingen und Zweisimmen nach Saanenmöser führen, woselbst die Wasserscheide in 1260 m Höhe erreicht wird. Alsdann gelangt die Linie in ein Nebenthal des Sarineflusses und wird weiter über Gruyères im Thale des letztgenannten Flusses nach Bulle, endlich über Châtel nach Vevey am Genfer See geführt, woselbst sie in 389 m Meereshöhe endigt. Obgleich die grösste Steigung der geplanten Eisenbahn 50 pro mille beträgt, ist doch vorerst der Adhäsionsbetrieb beabsichtigt. Das Schienengewicht ist mit 27 kg per laufendes Meter projectirt, die Baukosten sind mit circa 137.000 Francs per Kilometer veranschlagt.

— (Project einer Eisenbahn von Göschenen nach Andermatt.) Dem Bundesrath liegt ein Concessions-Gesuch für eine Linie von Göschenen nach Andermatt vor. Diese circa 3·7 km lange Bahn würde 2·7 km Zahnradstrecke und 1 km Adhäsionsstrecke besitzen. Die grösste Neigung der Bahn ist mit 200 pro mille, der kleinste Curvenradius mit 200 m in Aussicht genommen. Die Spurweite soll 1 m betragen; die Baukosten sind mit 1·3 Millionen Francs veranschlagt. [Schweiz. Bauztg.]

— (Eröffnung der Seilbahn auf den Monte Salvatore bei Lugano.) Am 26. März fand die Eröffnung der Seilbahn auf den Monte Salvatore bei Lugano statt. [Schweiz. Bauztg.]

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Helios“ aus Brasilien.) Dieser Dampfer von 1289 Tonnen Gehalt ist am 17. März mit einem Passagier und 1705 Gewichtstonnen Ladung von Santos nach 33tägiger Fahrt in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Santos 758 t Kaffee, davon 135 t für Venedig; aus Rio de Janeiro 944 t Kaffee, davon 15 t für Venedig, und 3·7 t Häute, davon 2·7 t für Corfu und Patras. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,704.855 fl.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Personen- und Frachtenfahrten des Dampfers „Medea D“ zwischen Galatz-Batum in den Monaten Mai bis September 1890.) Der gesellschaftliche Seedampfer „Medea D“ fährt von Mittwoch den 7. Mai an monatlich zweimal im Personen- und Güterdienste zwischen Galatz und Batum. Die Abfahrt von Galatz erfolgt tempo permettendo am 7., 21. Mai, 4., 18. Juni, 2., 16., 30. Juli, 13., 27. August und 10. September. Die Abfahrt von Batum erfolgt tempo permettendo am 13., 27. Mai, 10., 24 Juni, 8., 22. Juli, 5., 19. August, 2., 16. September. Die Dauer der Ueberfahrt beträgt 3 Tage. Fahrpreise: von Galatz nach Batum I. Classe 78 Francs, Verdeck 26 Francs, von Sulina nach Batum I. Classe 70 Francs, Verdeck 23 Francs; von Batum nach Sulina I. Classe 27 Papierrubel, Verdeck 9 Papierrubel, von Batum nach Galatz I. Classe 30 Papierrubel, Verdeck 10 Papierrubel. Jedes Fahrbillet gibt Anspruch auf 50 kg Freigepäck; Uebergewicht 2 Rubel per 100 kg. Der Fahrpreis versteht sich exclusive Verköstigung. Gesellschaftliche Vertretung in Batum: R. Rychner & Comp.

Württemberg. (Aichvorschrift für die Neckarschiffe.) Das württembergische Ministerium des Innern hat mit kgl. Genehmigung unterm 26. December 1889, L.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1890, eine Verfügung, betreffend die Aichung der Neckargüterschiffe, erlassen, deren wesentlichste Bestimmungen folgende sind: Die Aichung ist facultativ und erfolgt nur auf schriftliches oder mündliches Ansuchen des Schiffseigenthümers oder Schiffsführers beim Schiffsaichamte in Heilbronn, welches aus dem Vorstande des dortigen Hauptzollamtes als Vorsteher, dem jeweiligen Wasserbau-Inspector und dem schiffsbaukundigen Mitgliede der Untersuchungscommission für die Neckarschiffe oder einem von der Ministerialabtheilung für Strassen- und Wasserbau auf Jahresfrist bestellten besonderen Schiffsvermesser besteht. Bei der Vermessung, welche von aussen oder von innen geschehen kann, ist ausschiesslich das Metermass anzuwenden, und wird jener Raum vermessen, welcher zwischen der Linie der grössten zulässigen Einsenkung des Schiffes und der Linie der Einsenkung des leeren Fahrzeuges liegt. Für den so ermittelten Cubikinhalt ist die Tragfähigkeit in Centnern zu 50 kg zu berechnen. Dieselbe ist also gleich der Gewichtsdifferenz zwischen der bei der grössten zulässigen Tauchung und der bei der Einsenkung des leeren Schiffes verdrängten Wassermenge. Der um Aichung Ansuchende hat das Schiff an die vom Aichamt bezeichnete Stelle zu bringen und für die erforderliche Hilfeleistung zu sorgen. Anfangs- und Endbuchstabe des Sitzes des Aichamtes, die Jahreszahl der Aichung und die ermittelte Tragfähigkeit sind nach erfolgter Aichberechnung in die beiderseits des Schiffes zur Bezeichnung der Maximaltauchung von der Schiffsuntersuchungscommission angebrachten hinteren eisernen Klammern mittelst Stempeln einzuhauen. Ueber die Ergebnisse der Vermessungen und der Aichberechnungen wird ein Protokoll geführt, über jede einzelne Vermessung ein Aichschein ausgestellt und dem Schiffseigner bezw. Schiffsführer ausgehändigt. An Gebühren sind nebst den effectiven Baarauslagen und den Sporteln für den Aichschein für Fahrzeuge unter 200 t 12 Mk., für grössere Schiffe 16 Mk. zu entrichten. Bis zu deren Erlag kann die Ausfolgung des Aichscheines verweigert werden. Auf Wunsch des Schiffseigenthümers oder Schiffsführers kann die Revision der Aichung veranlasst werden. Weicht selbe über 1 pCt. von der ersten Aichung ab, so werden die Aichklammern erneuert und ein neuer Aichschein ausgestellt. Ueber die Ergebnisse der Aichung und spätere Berichtigungen hat das Aichamt anderen Behörden, sowie Betheiligten auf Wunsch nähere Auskunft zu geben.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

13. Mai, um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste“, Capitän G. Sabbadini, nach Venedig.

14. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta“, Capitän C. Androvich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

15. „ um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Danubio“, Capitän V. Cattarinich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

15. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur“, Capitän A. Leva, nach Venedig.

16. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Fiume“, Capitän V. Vitaglich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

17. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Yole“, Capitän G. Verona, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Maliuska.

17. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste“, Capitän G. Sabbadini, nach Venedig.

Levante-Dienst.

13. Mai, um 6 Uhr Nachm., Dampfer „Aglaja“, Capitän T. Radonicich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna und Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila.

15. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Danae“, Capitän G. Sirovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios: Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.

16. „ zu Mittag, Dampfer „Euterpe“, Capitän A. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Berutti, Larnaca, Limassol und Rodi.

17. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Achille“, Capitän E. Ratzman, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen: Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz, Braila, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Juni, 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Amphitrite“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Medusa“, Capitän G. Mettel, nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Frachtsätze für Eisenschlacken.

Mit Giltigkeit vom 25. Mai 1890 werden bis auf Weiteres, längstens bis zur Durchführung im Tarifwege, für Eisenschlacken in Wagenladungen von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen directe Frachtsätze im Kartirungswege eingeführt, wie folgt:

nach Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau	von Stationen der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals			der k. k. Oesterr. Staatsbahnen
	Freiwaldau	Niederlindewiese	Oberlindewiese	Friedland a.d. Mohra
	per 100 Kilogramm in Mark			
Aschenbornschacht	0·52	0·55	0·57	0·52
Beuthen O. S. E.	0·53	0·56	0·58	0·52
Beuthen R.O.U.E.	0·55	0·58	0·60	—
Bobrek	0·52	0·55	0·57	0·51
Borsigwerk . . .	0·51	0·54	0·56	0·51
Gleiwitz	0·48	0·51	0·53	0·48
Kattowitz	0·54	0·57	0·59	0·54
Königshütte O. S.	0·53	0·56	0·58	0·53
Laurahütte . . .	0·55	0·58	0·60	0·55
Ludwigsglück . .	0·50	0·53	0·55	0·50
Morgenroth . . .	0·52	0·55	0·57	0·51
Schwientochlowitz	0·53	0·56	0·58	0·52
Tarnowitz	0·56	0·59	0·61	0·55
Tworog	0·54	0·57	0·59	—
Zabrze	0·50	0·53	0·55	0·50

Wien, am 8. Mai 1890. [302]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Frachtsatz für Steintransporte.

Am 1. Juni 1890 tritt für die Beförderung von Pflastersteinen (auch Randsteinen) in Wagenladungen zu 10.000 kg, ab Schärding nach Schleissheim, ein directer Frachtsatz von 0·53 Mark für 100 kg in Kraft.

Der Ausnahmetarif Nr. 28 auf Seite 6 des Nachtrages 14 zu Theil II, Heft 1, ist hiernach zu ergänzen.

Wien, am 9. Mai 1890. [303]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Ausgabe von ausserordentlich ermässigten Tour- und Retourbillets nach Wien- (Aspangbahnhof).

Vom 15. Mai d. J. (Christi Himmelfahrtstag) angefangen, gelangen während der Dauer der Sommerfahrordnung an Sonn- und Feiertagen von den Stationen der Strecken Maria-Lanzendorf — Tattendorf und Klein-Wolkersdorf — Aspang nach Wien (Aspangbahnhof) ausserordentlich ermässigte Tour- und Retourbillets mit eintägiger Giltigkeit zur Ausgabe.

Näheres ist aus den Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 1. Mai 1890. [304]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Abfertigung von Sendungen im Verkehre mit Frankreich via Italien.

Es wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass die österr.-ungar. Verbandstationen des oben bezeichneten Verkehres angewiesen worden sind, vom 1. Juni d. J. angefangen, für aus Oesterreich-Ungarn mit directen Frachtbriefen nach Frankreich oder umgekehrt via Italien zu befördernde Sendungen, wenn auf den Frachtbriefen ab Cormons, Pontebba oder Peri, sowie umgekehrt, Abfertigung im italienisch-französischen Verkehre vorgeschrieben ist, rücksichtlich des österreichisch-ungarischen Durchlaufes die österreichisch-ungarischen Schnittsätze des obbezeichneten Verbandtarifes zu berechnen.

Dadurch werden auch solchen Sendungen, welche gegenwärtig im Localverkehre oder im inländischen Anschlussverkehre nach den Grenzpunkten Cormons transit, Pontebba transit beziehungsweise Ala transit abgefertigt werden mussten, die bezüglich des österreichisch-ungarischen Durchlaufes bestehenden billigsten Frachtsätze zugewendet.

Die betreffenden Transporte werden rücksichtlich des österreichisch-ungarischen Durchlaufes nach den Bestimmungen des directen österreichisch-ungarisch-italienischen Güterverkehres behandelt.

Für die Vollständigkeit und richtige Ausfertigung der für den italienisch-französischen Verkehr erforderlichen Frachtdocumente übernehmen die österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen keine Verantwortlichkeit und haben die Parteien selbst dafür Sorge zu tragen.

Wien, am 10. Mai 1890. [305]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Anwendung des Wagenladungs-Ausnahmetarifes Wien — Rasdjelnaja auf Transporte über Elisabethgrad hinaus.

Der im Tarife für den Oesterreichisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. Mai n. St. 1886 auf Seite 106 enthaltene Wagenladungs-Ausnahmetarif im Verkehre zwischen Wien bezw. Oderberg einerseits und Rasdjelnaja und darüber anderseits, findet mit Giltigkeit vom 1. Juni n. St. 1890 ab unter Aufrechterhaltung sämmtlicher darin stipulirten Bedingungen auch für solche Transporte Anwendung, welche nach russischen Stationen über Elisabethgrad hinaus bestimmt sind.

Wien, am 6. Mai 1890. [306]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aenderung von Stationsnamen.

Ab 1. Juni 1890 wird die Station Zalesl der Strecke Prag-Bodenbach den Namen „Salesel“ (böhmisch „Zalezly“) und die Station Bohuslavic der Strecke Chotzen-Halbstadt den Namen „Bohuslavic-Černčic“ führen.

Wien, am 9. Mai 1890. [307]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1140	Oesterreichischen Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle in vollen Wagenladungen	(Vide Tabelle)	(Vide Tabelle)	I. Aufbringung von 5000 metr. Tonnen. II. „ „ 10000 „ ad I. und II. innerhalb der Vertragsdauer. Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife	Bis inclusive 14. Mai 1891	Inländischer Braunkohlentarif von der A.T.E. nach der Oe.N.W.B. via Aussig vom 1. April 1890 und gleichnamiger Tarif von der A T E. nach der Südbahn und Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn via Aussig—Wien vom 15. Februar 1890	(Vide Tabelle)	(Vide T.belle)	(Vide Tabelle)	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Namen des Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautend, welche den Rückvergütungsstempel einer Bahnverwaltung nicht tragen dürfen, und die consignirt nach aufgebrachtem Minimalquantum spätestens bis Ende Juli 1891 vorzulegen sind	Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive der Schleppbahngebühren der A.T.E. und finden lediglich auf Transporte mit der Bestimmung nach Wien Oe.N.W.B. loco und Wien Oe.N.W.B. transito rücksichtlich der im citirten Tarife enthaltenen Südbahn- und Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn-Stationen Anwendung, dieselben können somit nach anderen Verkehrsgebieten mittelst Reexpedition nicht in Anspruch genommen werden *) Officieller Tarifsatz
1141	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Krakau	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz; Schönpriesen-Umschlag; Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Galizien-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungs-platz, Galizien-Aussig-Landungsplatz und Galizien-Dresden-Elbkai vom 1. März 1886	Mark Laube etc.: a) 3·20, b) 2·93 Schönpriesen-Umschlag: a) 3·15, b) 2·88 Dresden-Elbkai: a) 3·74, b) 3·39	Mark Laube etc.: 1·99*), 1·89*) Schönpriesen-Umschlag: 1·94*), 1·84*) Dresden-Elbkai: 2·53, 2·36	Mark Laube etc.: 1·21, 1·04 Schönpriesen-Umschlag: 1·21, 1·04 Dresden-Elbkai: 1·21, 1·03	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg

Tabelle zu Nr. 1140:

von	nach	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht, Frachtsatz per 100 kg: a) Im Kartirungswege	b) Antheil aus Tarif	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: a) I.	a) II.	b) I.	b) II.	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze pro 100 kg: a)	a) II.	b) I.	b) II.
		Kreuzer österr. Währung Noten									
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	a) Nach Wien Oe.N.W.B. loco b) Nach Wien Oe.N.W.B. transito für Stationen der Südbahn und Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, welche in dem citirten Tarife vom 15. Februar 1890 enthalten sind	46·8	48·8	41·0	36·0	42·0	37·0	5·8	10·8	6·8	11·8
Schönfeld		47·0	49·0	41·2	36·2	42·2	37·2	5·8	10·8	6·8	11·8
Karbitz		47·2	49·2	41·3	36·3	42·3	37·3	5·9	10·9	6·9	11·9
Mariaschein		47·7	49·7	41·7	36·7	42·7	37·7	6·0	11·0	7·0	12·0
Teplitz		48·4	50·4	42·2	37·2	43·2	38·2	6·2	11·2	7·2	12·2
Ullersdorf		49·1	51·1	42·7	37·7	43·7	38·7	6·4	11·4	7·4	12·4
Dux		49·7	51·7	43·1	38·1	44·1	39·1	6·6	11·6	7·6	12 6
Brüx		51·4	53·4	44·5	39·5	45·5	40 5	6·9	11·9	7·9	12·9
Triebschitz		51·7	53·7	44·9	39·9	45·9	40·9	6·8	11·8	7·8	12·8
Holtschitz-Seestadtl		51·9	53·9	45·3	40·3	46·3	41 3	6·6	11·6	7·6	12·6
Wurzmes		65·0 *)	Bestehen keine directen Sätze	45·7	40·7	46 7	41·7	19·3	24·3	.	.
Tschochau-Hlinai		47·6		41·6	36·6	42·6	37·6	6·0	11·0	.	.
Schwaz-Kuttowitz		49·7	52·0	43·0	38·0	44 0	39·0	6·7	11·7	8·0	13·0
Bilin		50·2	52·5	43·4	38·4	44·4	39·4	6·8	11·8	8·1	13·1

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1142	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamotteziegel, Chamottemörtel, feuerfester Thon und Gasretorten, cylindrische, von Chamotte	Halbstadt loco	Jedlesee	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom vierzehnten Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarif	kr. 72·1	kr. 54·0	kr. 18·1	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen bis längstens 31. März 1891	Die Anbringung von Routenvorschreibungen auf den Frachtbriefen ist unstatthaft
					Korneuburg				72·1	54·0	18·1			
					Prag St.E.G.				47·1	39·1	8·0			
					Lieben St.E.G.				46·6	38·8	7·8			
1143	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitte	Chotzen	Opočno oder vice versa	Unter Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden Tarifbestimmungen, bezw. bei Zahlung der Fracht pro Frachtbrief, mindestens für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. März 1891	Localtarife	kr. 13·9	kr. 12·4	kr. 1·5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Oujezd					12·3	11·3	1·0			
				Borohradek					9·5	8·5	1·0			
				Bolehošt					5·6	5·0	0·6			
				Bohuslavic					5·6	5·0	0·6			
				Neustadt a/M.					6·4	5·4	1·0			
				Tyništ loco und transit					7·7	6·2	1·5			
				Starkoč transit					8·4	6·9	1·5			
			Schlammerde	Tyništ loco und transit					6·5	6·2	0·3			
				Starkoč transit					7·2	6·9	0·3			
			Zuckerrüben	Starkoč transit*)	Opočno	2000 t	Bis Ende März 1891		6·9	5·1	1·8	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Adressaten lautenden Orig.-Frachtbriefe, spätestens bis 30. Juni 1891	*) Sendungen müssen aus Böhm.-Skalic proveniren und mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden
1144	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Hochstein	Prag St.E.G.	In vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für Holz etc., giltig vom 1. Jänner 1889	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarife	46·5 kr.	34·9 kr.	11·6 kr.	Im Kartirungswege		
1145	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Steine der Tarifclasse C	Tarnopol	Eigenen Stationen exclusive jener östlich von Tarnopol	Aufgabe in ganzen Wagenladungen à 10 t, resp. Zahlung hiefür	Bis spätestens Ende December 1890	Localtarif	Tarifmässig	Auf Entfernungen von 1—100 km 0·20 kr., für jeden weiteren Kilometer 0·10 kr., plus 4 kr. Mgb.	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage quartalweise, spätestens Ende März 1891 zu erfolgen hat	
1146	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Jaroslau-Sokal	Holz des Specialtarifes 2	Uhnów	Lemberg C.B.	**Minimalquantum von 50 Wagen à 10 t** innerhalb nachbezeichneter Giltigkeitsdauer	Bis Ende 1890	Localtarif	73·90 kr.	28·40 kr.	45·50 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse nach erreichtem Pflichtquantum, spätestens Ende März 1891	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1147	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	M ü g l i t z	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1890 bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	34·2 kr.	31·2 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1148	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Mährisch-Neustadt	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1890 bis Ende December 1890	Directer Tarif vom 1. October 1885	30·3 kr.	27·3 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1149	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Oesterr. Nordwestbahn	Cellulose	Zartlesdorf	Arnau, Freiheit-Johannisbad	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	83·6 kr.	79·6 kr.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		
1150	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Kohle	Holzleithen	Simbach	Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Kohle muss für Regiezwecke der Bayer. Staatsbahnen bestimmt und an dieselbe adressirt sein	Vom 1. Juni 1890 bis Ende Mai 1891	Localtarif	kr. 10·0	kr. 8·4	kr. 1·6	Im Kartirungswege		
					Salzburg				13·0	11·6	2·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1151	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Galizischen Carl Ludwig-Bahn (Localbahn Jaroslau-Sokal)	Ochsen	Stryj (via Zolkiew)	Stationen der Strecke Rawa ruska (incl.) bis Sokal (incl.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	13·298 kr. pro Wagen und Kilometer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1152	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Bruchsteine	Mosty	Karwin	Beförderung mittelst Materialzug, wobei pro Zug nicht mehr als 15 Wagen bis zur Grenze der gestatteten Tragfähigkeit derselben beladen werden dürfen. Die Be- und Entladung der Wagen hat unter Aufsicht der Bahnorgane durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1890	Localtarif		fl. pro Materialzug 216		Im Kartirungswege		Die Kosten für die Seitens der Bahnorgane zu besorgende, aus Verkehrssicherheitsrücksichten eventuell erforderliche Aufsicht sind durch die Partei zu tragen
					Dombrau					232				
					Oderberg					284				
				km 302 (Grudeck) zwischen Jablunkau u. Trzynietz	Karwin					140				
					Dombrau					156				
					Oderberg					208				
				Trzynietz	Karwin					88				
					Dombrau					104				
					Oderberg					156				
1153	Südbahn-Gesellschaft		Mais	Barcs	Cormons transit	**Auflieferung von 1000 Tonnen.** Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 2, sowie der Instradirungs-Vorschriften des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güter-Verkehr	Bis Ende August 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güter-Verkehr vom 1. October 1887	19·70 Francs per Tonne	75·0 kr. N. incl. Mgb. und Steuer	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Peri transit				25·60 Francs per Tonne	97·0 kr. N. incl. Mgb. und Steuer				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 56. **Wien, 15. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Anordnung der Ergänzung einer Verhandlung, sowie die Bekanntgabe einer Absicht der zur Entscheidung berufenen Behörde behufs Information eines Betheiligten, ist nicht als eine instanzmässige Austragung der Angelegenheit anzusehen.

Ueber das Project der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, betreffend die Errichtung eines Zollmagazins auf dem Prager Bahnhofe, wurde die commissionelle Prüfung angeordnet, welche am 20. September 1889 vorgenommen wurde.

Bei dieser Amtshandlung wurden hauptsächlich von den Vertretern der Stadtgemeinden Prag und Karolinenthal und des Prager Magistrates gegen das Project Einwendungen in der Richtung erhoben, dass vor der commissionellen Prüfung der Vorlage im Sinne des § 14 der Bauordnung vom 10. April 1886, L.-G.-Bl. für Böhmen Nr. 40, zunächst um die Feststellung der Regulirungslinie und des Niveaus für den beabsichtigten Neubau hätte angesucht werden sollen, weil dieser Neubau an einer öffentlichen Communication projectirt erscheint.

Mit dem hierüber ergangenen Erlasse vom 29. Jänner 1890, Z. 45.248, wurde die Eisenbahn-Unternehmung aufgefordert, vor Allem nach § 14 der citirten Bauordnung das Ansuchen um Bekanntgabe der Baulinie und des Niveaus bei den nach §§ 124 und 125 lit. c competenten Gemeindebehörden einzubringen, eventuell gegenüber der diesfalls zu gewärtigenden Erledigung je nach Umständen von dem in § 126 lit. c angedeuteten Rechtsmittel rechtzeitig Gebrauch zu machen. Gleichzeitig wurde bemerkt, dass bei der Beschränktheit des in der Station Prag für Bahnzwecke zur Verfügung stehenden Raumes die Unzulässigkeit jeglicher Abtretung von Bahngrund für Strassenerweiterungszwecke schon jetzt vollkommen feststeht, und dass daher, falls eine solche Abtretung von irgend welcher Seite angestrebt werden sollte, die hiezu erforderliche ministerielle Bewilligung in keinem Falle ertheilt werden würde. Endlich wurde die Ertheilung des Bauconsenses nach Lösung der in Rede stehenden Fragen in Aussicht gestellt.

Gegen diesen Erlass brachte die Stadtgemeinde Prag die Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshofe ein.

Die Beschwerde wurde nun nach den §§ 5 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil mit dem angefochtenen Erlasse weder eine Entscheidung über den von der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn projectirten Bau, noch auch eine Entscheidung über eine künftige Grundabtretung gefällt wurde, da in ersterer Richtung lediglich die Ergänzung der eingeleiteten Verhandlung verfügt, in letzterer Richtung aber nur ein Vorhaben, eine Absicht, welche die Behörde für den nicht einmal eingetretenen, geschweige denn bereits entschiedenen Fall einer Gassenerweiterung in der Richtung des Besitzstandes der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, zur Information der Gemeindebehörde mitgetheilt wurde, weil daher die Angelegenheit im administrativen Instanzenzuge nicht ausgetragen ist.

(Erkenntniss vom 14. April 1890, Z. 1183. — H.-M.Z. 18.346.)

Inland.

Parlamentarisches.

Reform der Personentarife auf den Staats- und Privateisenbahnen.

Der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die von der Regierung beabsichtigte Reform der Personentarife auf den Staats- und Privateisenbahnen liegt bereits vor und hat folgenden Wortlaut:

Ueber den Seitens der k. k. Regierung eingebrachten Gesetzentwurf (Nr. 1012 der Beilagen), womit einige Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, abgeändert werden sollen, dann über den Resolutionsantrag des Abgeordneten Kyrle und Genossen (Nr. 909 der Beilagen), beehrt sich der Eisenbahnausschuss Nachstehendes zu berichten.

Das eben genannte Gesetz enthält nebst der Fixirung der Personentarife mit dem Maximum von 5·0, 3·6 und 2·4 kr. per km., an dessen Erhöhung zu denken selbstverständlich niemandem einfallen kann, drei Bestimmungen, die für die gegenwärtige Vorlage actuell sind. Dieselben betreffen das Freigepäck von 25, beziehungsweise (bei halben Karten) 12 kg. per Personenkarte (Artikel II), weiters der Preisaufschlag von höchstens 20 Procent für Schnellzugskarten und den Nachlass von 20 Procent für die Fahrt mit gemischten Zügen (Artikel I).

Die k. k. Regierung beabsichtigt nun, auf den Staatsbahnen in nächster Zeit eine weitgehende Tarifherabsetzung vorzunehmen, hiebei aber einerseits das Freigepäck und den Nachlass für gemischte Züge aufzuheben, anderseits den Preisaufschlag für Schnellzugskarten auf 50 Procent zu erhöhen. Diese drei Massregeln glaubt die k. k. Regierung auf den Staatsbahnen trotz des unveränderten Bestandes des Gesetzes vom 15. Juli 1877 durchführen zu dürfen; da sie indess von dem anerkennenswerthen Bestreben geleitet wird, das gesammte Tarifwesen im Staate womöglich einheitlich zu gestalten, erbittet sie sich in dem Gesetzentwurfe die Ermächtigung, auch Privateisenbahnen, wenn selbe die geplanten Tarife der k. k Staatsbahnen einführen werden, die obbezeichnete Abweichung von jenen drei Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 zu gestatten.

Der Eisenbahnausschuss glaubt seine Aufgabe in dieser höchst wichtigen Angelegenheit in der Weise erfüllen zu sollen, dass er vor Allem die geplante Tarifreform, als die Voraussetzung der Gesetzesvorlage, einer Würdigung zu unterziehen, sodann der juristischen Auffassung der k. k. Regierung in Bezug auf die Stellung der k. k. Staatsbahnen zu dem Gesetze vom 15. Juli 1877 näher zu treten und hierauf die Vorlage in Absicht auf die Privatbahnen zu prüfen beabsichtigt; der Schluss der Ausführungen soll der finanziellen Seite der in Aussicht genommenen Reform gewidmet werden.

I.

Die an sich nichts weniger als unbedeutende Frage einer Reform der Personentarife der Eisenbahnen ist insofern leichter als jene einer Reform der Frachttarife zu lösen, als bei den letzeren, welche überdies eines der Hauptelemente des Waarenpreises bilden, nicht blos die Höhe, sondern in noch höherem Grade auch das System (Colli und Wagenraum, Gewichts- und Werthclassification u. d. gl.) in Betracht kommen, während es sich bei den Personentarifen vom Standpunkte des fahrenden Publicums hauptsächlich um deren Höhe handelt, dagegen die Vereinfachung des Systems nicht so sehr unmittelbar für das Publicum als für die Bahnverwaltungen selbst erforderlich zu sein scheint.

Nichsdestoweniger besteht seit etwa 25 Jahren theils in der Literatur, theils in der Praxis eine gewisse Bewegung gegen das sogenannte Distanzprincip, welches bei der Feststellung der Personentarife gleich zu Beginn der Eisenbahnära zur Anwendung kam und auch jetzt noch mit geringen Ausnahmen Geltung hat. Den ersten Impuls zu dieser Bewegung gab die Rowland-Hill'sche Postreform in England. Bald nachdem sich dieselbe entschieden bewährt hatte, traten gleichzeitig Galt[1]) und Raphael Brandon in England, kurze Zeit darauf Perrot[2]) und neuestens Engel[3]) in Deutschland, und später Hertzka in Oesterreich[4]) für die Anwendung jener Posttarifreform auf den Eisenbahnpersonentarif, das heisst für die Festsetzung eines für alle Entfernungen geltenden einstufigen Tarifes oder wenigstens eines Tarifes mit wenigen Sätzen ein[5]). Der am 9. April 1889 eingebrachte Resolutionsantrag des Abgeordneten Siegmund, betreffend „die Aufstellung eines einheitlichen und einfachen, wenn auch mehrstufigen Zonentarifes“, scheint demselben Gedankenkreise entsprungen zu sein[6]).

Es ist nicht schwer zu begreifen, dass alle diese Vorschläge bis jetzt reine Theorie geblieben sind, dass keine Eisenbahnverwaltung der Welt sich entschlossen hat, einen Tarif einzuführen, welcher auf der Voraussetzung basirt, als ob die Entfernung als solche auf die Kosten des Personentransportes absolut oder beinahe keinen Einfluss ausüben würde. Für die Hill'sche Reform war in England und später auch in der ganzen civilisirten Welt der Umstand massgebend, dass ein für eine beliebige Anzahl von Briefen immer ausreichender Postwagen beziehungsweise Postwaggon, welcher auf der ganzen vorgezeichneten Strecke hin und her verkehrt, so geringe Zugs- und Bedienungskosten erheischt, dass selbe mitsammt den unbedeutenden Aufnahms-[7]) und den hauptsächlich ins Gewicht fallenden Zustellungskosten der Briefe in dem trotz geringen einheitlichen Portos bei der Gesammtheit der Briefe recht ansehnlichen Gesammtporto[8]) ihre Deckung finden müssen. Aber schon auf Packete [9]) und gar auf Reisende wendet die Post dieses Princip nicht an, wiewohl sie ja unvergleichlich weniger Capitalsanlage erheischt, als die Eisenbahn und als Regale nicht selten nach dem Gebührenprincipe auf den Reingewinn verzichten kann. Umsoweniger ist die Anwendung des Pennyportotarifes auf die Personenbeförderung mittels Eisenbahnen statthaft, da dies selbst nach Beseitigung der ganzen sogenannten todten Last die Eisenbahnen finanziell ruiniren müsste, und ausserdem für die civilisirte Gesellschaft ungeahnte sociale Gefahren heraufbeschwören könnte.

Anders stellt sich die Sache mit einem zweiten, vielleicht dem ersten etwas verwandten Reformplane, dem sogenannten Zonentarife, welcher in demselben Jahre, als Galt mit seinen Forderungen auftrat, und zwar sofort in praxi, nämlich in dem belgischen Gesetze vom 1. Juli 1865 für die dortigen Staatsbahnen eingeführt wurde. Während bis dahin auf den belgischen Staatsbahnen ein Kilometertarif von 8, 6 und 4 Centimes per Classe erhoben worden war, wurden vom 1. Mai 1866 an die Staatseisenbahnen in Strecken[10]) von je 5 km. („Lieues“) eingetheilt und für dieselben die Tarife mit fallender Scala derart festgesetzt, dass die Reduction bei der 52. Lieue nicht weniger als 63, 64·2 und 63 Procent für jede der drei Classen betrug[11]). Ist nun auch diese ganze Reform, da sie trotz namhafter Frequenzsteigerung noch namhaftere Einnahmsausfälle herbeiführte, schon vom 1. November 1871 an wieder beseitigt und längere Zeit hindurch nirgend nachgeahmt worden, soll sie sogar dem Staatsbahnprincipe in Belgien beinahe den Todesstoss versetzt haben, so ist doch 18 Jahre nach ihrer Beseitigung die ihr zu Grunde liegende Idee in unserer unmittelbarsten Nähe, nämlich in Ungarn, zum Durchbruche gelangt. Der mit 1. August 1889 eingeführte ungarische Tarif umfasst bekanntlich 2 Nachbar- und 14 Fernzonen, von denen die letztere, da sie ohne Rücksicht auf weitere Entfernungen alle Fahrten über 225 km umfasst, factisch eine mit der Entfernung stark sinkende Scala enthält.

Das Zonensystem beruht auf einem Principe, das, im Gegensatze zu dem Penny-Porto-Principe, bei den Eisenbahnen wenigstens nicht rundweg unanwendbar ist. Dasselbe bildet nämlich die Anwendung auf den Personentarif des dem Differentialfrachtentarife zu Grunde liegenden Grundsatzes, dass die Eisenbahnförderungskosten mit der Entfernung sinken und von einer sehr weiten Entfernung an ganz verschwinden. Dieser Grundsatz wird nun schon in Betreff des Frachtenverkehrs, wo er der heimischen Production manche schwer heilbare Wunde geschlagen hat, nicht von allen Eisenbahnfachmännern als richtig bezeichnet. In Betreff des Personenverkehrs gar kann schwerlich geleugnet werden, dass zwar der Nachverkehr im engsten Sinne (Localverkehr) in der Umgebung einzelner grosser Verkehrscentren zu gewissen Zeiten (z. B. an Sonn- und Feiertagen im Sommer) in

---

[1]) „Railway reform“, 1865. In den Jahren 1843 und 1844 war Galt noch für den Meilentarif, aber mit einer Grundtaxe von 1/6 und 1/8 Penny pro Meile. Er berief sich jedoch hiebei schon auf Rowland Hill (s. Cohn: „Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England“, Leipzig 1874, I, Seite 134 u. ff.).

[2]) „Die Reform des Eisenbahntarifwesens im Sinne des Penny-Portos“, 1867; dann „Die Anwendung des Penny-Porto-Systems auf den Eisenbahntarif“, Rostock 1872.

[3]) „Eisenbahnreform“, Jena 1888.

[4]) „Das Personenporto“, Wien 1885.

[5]) Brandon beantragte je nach den drei Fahrclassen einen einstufigen Tarif von 3 P., 6 P., und 1 Sh. Hertzka (S. 5) mit Hinweglassung von Fahrclassen 10 kr. im Localverkehre bis zu 30 km, und 25 kr. darüber hinaus; Perrot beantragte ursprünglch zwei Stufen: bis zu 10 Meilen (1 Thlr. für die I. Classe. 5 Sgr. für die II. Classe, 3 Sgr. für die III. Classe) und über 10 Meilen (2 Thlr., 15 Sgr., 10 Sgr.); später nur einen einstufigen Tarif mit 2 Thlr. 10 Sgr. und 5 Sgr. Engel behält ebenfalls die Fahrclassen und schafft drei Stufen: bis 25 km (25 Pf., 50 Pf., 2 M.), bis zu 50 km (50 Pf., 1 M., 4 M.) und darüber hinaus (1 M., 2 M., 6 M.) (S. 103 bis 104).

[6]) In seiner Erläuterungsrede vom 9. April 1889 fordert Abgeordneter Siegmund in der That nur drei Abstufungen für jede Fahrclasse, und zwar: bis zu 25 km (10 kr., 30 kr., 1 fl.), bis zu 50 km (30 kr., 60 kr., 2 fl.), über 50 km (1 fl., 2 fl., 6 fl.).

[7]) Die Aufnahmskosten der einfachen Briefe sind durch das System der Marken auf ein Minimum reducirt worden.

[8]) Dies setzt denn auch eine intensive Wirthschaft und dichte Bevölkerung voraus. Vgl. Wagner „Finanzwissenschaft“, Leipzig 1890, III. Bd., S. 151.

[9]) In jüngster Zeit mit Ausnahme der 5 Kilo-Packets.

[10]) Später belegte man sie mit den Namen „Zone“.

[11]) S. Wagner, „Die Ermässigung der Personaltarife auf den Eisenbahnen“ im „Deutschen Ekonomist“, Nr. 1, 1872.

der That ganz ungewöhnliche Anforderungen an das Fahrbetriebsmateriale und das Dienstpersonale stellt, dass jedoch im Uebrigen mit der Ausdehnung der Reise die Maschinen und ein Theil der Wagen sammt Personale gewechselt werden müssen, und überdies die Abnützung der Fahrbetriebsmittel und des Bahnkörpers, sowie der Kohlenconsum steigen, und dass weiters all diese Passivposten bei einer starken Frequenzsteigerung im Fernverkehre in noch erhöhtem Masse zunehmen. Zu diesen technischen Bedenken kommt aber die wirthschaftliche und sociale Rücksicht in Betracht, dass eine übermässige Tarifherabsetzung für Fernfahrten den anscheinend hiedurch begünstigten Wohlhabenden durch künstliche Frequenzsteigerung jene Reisebequemlichkeiten nimmt, die bei ihnen schwerer als der Fahrpreis ins Gesicht fallen, in den Minderbemittelten aber die Reiselust in einer Weise weckt, welche geeignet wäre, die gesammten socialen Bande zu lockern.

Wenn nun demgemäss die einfache Annahme des in Ungarn eingeführten eigentlichen Zonentarifes wenigstens für die österreichischen Verhältnisse nicht angezeigt erscheinen dürfte[1]), so folgt daraus nicht, dass sich unsere Staatsbahnen ihm gegenüber überhaupt passiv zu verhalten hätten. Der unmittelbare Effect des ungarischen Tarifes ist nämlich durchaus nicht zu bestreiten. Die Frequenz auf den Ungarischen Staatsbahnen, welche in den ersten sieben Monaten des Jahres 1889 3,512.600 Personen betrug, stieg in den letzten fünf Monaten auf 5,584 500 und ergab die Gesammtfrequenz per 9,097.200 gegen jene des Vorjahres per 5,587.700 eine Zunahme von 3,509.500 Reisenden. Die Einnahmen sind zwar nicht in dem gleichen Verhältnisse gestiegen, (die Steigerung betrug nämlich nur 996.300 fl., das ist 9,867.100 fl. gegen 8,870.800 fl. des Vorjahres) und die sicher sehr bedeutenden Mehrauslagen sind nicht so leicht zu eruiren; allein für Oesterreich ist nur die erstere Consequenz, die Frequenzsteigerung des Nachbarlandes, und zwar aus dem Grunde massgebend, weil in derselben auch ein gewisser Entgang der Frequenz österreichischer Staats- und nach der geographischen Lage besonders der Privatbahnen zum Ausdrucke gelangt, indem laut **Beilage B** in zahlreichen Relationen zwischen österreichischen Stationen die Reise über Ungarn billiger als über die österreichischen Länder zu stehen kommt.

Es muss daher als Verdienst des Abgeordneten Dr. Russ bezeichnet werden, dass er in der Herbstsession des Eisenbahnrathes (1889) eine 33procentige Herabsetzung der Personentarife beantragte; und es kann ebensowenig der k. k. Regierung, beziehungsweise der k. k. General-Direction der Staatsbahnen die Anerkennung versagt werden, dass mit der Reform der Personentarife nicht weiter gezögert worden ist.

Auf unseren Staatsbahnen besteht bekanntlich abgesehen von dem 1. mit Juli 1889 für den Wiener Localverkehr eingeführten Gruppen (Zonen)-Tarif, der reine Kilometertarif, welcher von Station zu Station mit 2, 3 und 4·75 kr. per Kilometer (unter Festhaltung eines Minimums von 5 km gegen 8 km auf den Privatbahnen) bemessen wird. Die k. k. Regierung beabsichtigt nun:

1. Den Kilometersatz für die III., II. und I. Classe auf 1, 2 und 3 kr. herabzusetzen;
2. die 20procentige Ermässigung bei gemischten Zügen aufzulassen;
3. den Satz für Schnellzüge auf 50 Procent zu erhöhen;
4. das Freigepäck unter Beibehaltung des derzeit für das Uebergewicht geltenden Tarifes aufzuheben;
5. den Kilometertarif mit einer Art zu combiniren („Kreuzer-Zonentarif");
6. den grössten Theil der bestehenden Fahrbegünstigungen, insbesondere auch die Retourkarten aufzuheben, die Rundreisekarten aber mit den normalen Taxen nach Punkt 1, 2 und 3 zu berechnen.

Ad. 1.

Die Festsetzung der Kilometertaxe mit 1, 2 und 3 kr. muss im Interesse der Belebung des Verkehrs, welche mit der Zeit sicher auch dem finanziellen Interesse der Staatsbahnen zu Gute kommen wird, auf das lebhafteste begrüsst werden. Diese Massregel hat einen ausgeprägt volksthümlichen Zug, da sie den grössten Vortheil den die III. Classe der Personenzüge benützenden ärmeren Classen bringen soll.

Die Tarifermässigung beträgt nämlich — sofern vorderhand von den Gegenwirkungen der Zoneneintheilung abgesehen wird — für die III. Classe volle 100 Procent; die I. Classe, welche derzeit beinahe das 2½fache der Taxe der III. Classe (4·75 : 2) beträgt und übrigens bei Personenzügen weniger benützt wird, soll eine Entlastung von 57 Procent erfahren; nur die II. Classe, welche schon dermalen nur um die Hälfte mehr als die III. Classe kostet (3 : 2), wird um blos 50 Procent entlastet werden.

Gegenüber der jetzigen Grundtaxe kann man wohl diese ihre Herabsetzung, trotz deren geringerer Ausgiebigkeit für die II. Classe, freudig in Empfang nehmen. Eine weitere Herabsetzung auf Bruchtheile von Kreuzern würde die erwünschte Einfachheit verwischen; sie wäre weiters finanziell bedenklich, da die blosse Ermässigung der Einheitstaxe der II. Classe von 2 kr. auf 1½ kr. einen voraussichtlichen Einnahmsausfall von 963.127 fl. bewirken würde; sie wäre aber auch weder innerlich noch durch den Hinweis auf ein auswärtiges Beispiel zu begründen, nachdem laut **Tabelle C** z. B. die Grundtaxen der hessischen Ludwigsbahn, der belgischen und sächsischen Staatsbahnen, sowie der schweizerischen Nordostbahn für die II. und III. Classe höher sind, als die oben beantragten, und nur auf den preussischen Staatsbahnen die Grundtaxe der IV. Classe jener gleichkommt, welche künftighin bei uns für die III. Classe gelten soll.

Ad 2.

Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass gleichzeitig der 20procentige Nachlass bei den gemischten Zügen, welche von den ärmeren Classen noch mehr in Anspruch genommen werden, entfallen wird. Allein die künftige Grundtaxe von 1, 2 und 3 kr. wird ohnehin bedeutend unter der bisherigen Grundtaxe für gemischte Züge per 1·5, 2·25 und 3·84 kr. (wobei freilich die II. Classe wieder den geringsten Vortheil ziehen soll) zu stehen kommen. Ja, selbst die bisher für die IV. Classe der gemischten Züge in Aussicht genommen gewesene Grundtaxe von 1·2 kr. übersteigt die künftige Taxe der III. Classe um 20 Procent, und es wird hiemit vielleicht die nicht ganz menschenwürdige Institution der IV. Classe ganz verschwinden.

Uebrigens hat die vorliegende Neuerung für die Staatsbahnen insofern keine actuelle Bedeutung, als daselbst in dankenswerther Weise die gemischten Züge immer mehr verschwinden. Was aber die Privatbahnen betrifft, so hat schon das Gesetz vom 15. Juli 1877 die Aufhebung des 20procentigen Nachlasses bei Eisenbahnen, welche nur gemischte Züge ablassen, vorgesehen.

Ad 3.

Schwerer fällt bei der principiellen Einführung der Kreuzertaxe (1, 2, 3 kr.) der Umstand ins Gewicht, dass der Preisaufschlag bei Schnellzügen auf 50 Procent erhöht werden soll, während er nach dem Gesetze vom 15. Juli 1877 nur 20 Procent betragen durfte. Indess weist schon der derzeitige Staatsbahntarif seit 1882 eine gewisse Abweichung von dem Gesetze auf, da der Schnellzugspreis im Vergleiche zu dem Personenzugspreise von 2·0, 3·0, und 4·75 kr. gegenwärtig 2·5, 4·0 und 5·75 kr. statt des gesetzmässigen Maximums von 2·4, 3·6 und 5·5 kr. beträgt. Gegenüber diesem bestehenden Tarife von 2·5, 4·0 und 5·75 kr. wird der geplante Schnellzugstarif mit der Grundtaxe von 1·5, 3·0 und 4·5 kr. immerhin eine bedeutende Entlastung involviren, neben welcher dann noch die Vereinfachung der Manipulation (1½ Personenzugskarten = 1 Schnellzugskarte) und überdies die Benützung der Schnellzüge durch die wohlhabenderen Kreise in Anschlag zu bringen sind.

Man kann demnach auch der sub 3 geplanten Massregel, da sie einem Mehrausfalle von 1,238.445 fl. ö. W. vorzubeugen berufen ist, wenigstens für die nächste Zeit ohne weitere Bedenken umsomehr zustimmen, als der Schnellzug an und für sich grösseren Nutzen leistet und Mehrkosten erfordert, ja oft Verluste für die Bahn herbeiführt, überdies aber Hand in Hand mit der Erhöhung des Schnellzugszuschlages voraussichtlich auch für Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Vermehrung der Reisebequemlichkeiten gesorgt werden wird.

Ad 4.

Nicht so anstandslos dürfte die Aufhebung des Freigepäcks beurtheilt werden. Da nach dem Vorschlage der k. k. Regierung das gesammte Reisegepäck mit der bisher für das Uebergewicht erhobenen Taxe, das heisst mit 0·2 kr. per 10 kg und 1 km belastet werden soll, so bildet die Aufhebung des Freigepäcks, auf den Kilometertarif umgerechnet, einen Entgang beziehungsweise eine Neubelastung von 0·4 kr., und für Jene, welche bisher nur 25 kg. mitgeführt haben, sogar 0·6 kr.[1]), also durchschnittlich 0·5 kr. per km. Allerdings folgt daraus durchaus nicht, dass die in den Tagesblättern jüngst beliebte Methode, dem neuen Kreuzertarife bei jeder Personenkarte 0·5 kr. hinzuzurechnen, Anspruch auf Richtigkeit erheben kann. Denn abgesehen davon, dass selbst ein derart erhöhter Tarif sowohl bei Personenzügen (1·5, 2·5 und 3·5 kr.) gegen die bisherigen Grundtaxen der Per-

[1]) In den deutschen Staaten haben massgebende Kreise derselben Ansicht Ausdruck gegeben.

[1]) Wer auch nur 26 kg führte, musste schon für 10 kg 0·2 kr. bezahlen, so dass er blos 0·4 kr. verliert.

sonenzüge (2, 3, 4·75 kr.) eine Ermässigung von 25, 16·6 und 26·3 Procent, als auch bei Schnellzügen (2·0, 3·5. 5·0 kr.) gegen die bisherigen Grundtaxen der Schnellzüge (2·5, 4·0, 5·75 kr.) eine Ermässigung von 20, 12·5 und 13 Procent ergeben würde eine geringe Erhöhung von 0·25 kr. entstünde nur bei gemischten Zügen für die II. Classe — befindet sich die jener Methode zu Grunde liegende Annahme, als ob bisher jede Karte wirklich auch ein Freigepäck in Anspruch genommen hätte, mit den Thatsachen im vollständigen Widerspruche. Es steht im Gegentheile fest, dass z. B. von 18·8 Millionen Reisenden, welche im Jahre 1888 die Staatsbahnen benützt haben, nur 897.960 Personen, das heisst mehr als 4·8 Procent der Gesammtzahl der Reisenden von dem Rechte des Freigepäcks Gebrauch gemacht haben.[1]) Dieses geringfügige Procent entfällt selbstverständlich auf wohlhabendere Personen, also vor Allem auf die Reisenden I. Classe, dann im Allgemeinen auf die weiter Reisenden aller Classen, wogegen der gesammte Localverkehr, ein sehr grosser Theil der Reisenden III. und auch ein nicht unbeträchtlicher Theil der Reisenden II. Classe, endlich nach den bestehenden Normen der gesammte Rundreiseverkehr bisher aus dem Freigepäck factisch keinen Vortheil bezog, daher auch durch dessen Aufhebung keinen Nachtheil erleiden wird.

Hienach wird diese Massregel, welche unter Anderem die Bestimmung haben soll, dem Staate einen Theil des durch die Tarifherabsetzung veranlassten Einkommensentganges wieder zu ersetzen, mit ihrem finanziellen Effecte in erster Linie auf den wohlhabenderen Classen lasten. Sie wird speciell den Reisenden I. Classe einen bedeutenden Theil der 57procentigen Herabsetzung der Grundtaxe wieder nehmen, und auf diese Weise die sociale Tendenz der ganzen Tarifreform in ein noch klareres Licht stellen.

Was aber die Höhe der das bisherige Freigepäck belastenden Taxe anbelangt, so ist zwar die ziemlich schwere Neubelastung nicht zu leugnen, allein hiemit wird Oesterreich nicht allein stehen, da laut **Beilage D** unter einer Reihe europäischer Bahnen, welche kein Freigepäck gewähren, nur eine einzige eine etwas niedrigere Taxe, dann eine weitere die gleiche Taxe wie die österreichische, andere aber höhere Taxen beziehen, und ein analoges Verhältniss auch bei denjenigen wenigen Bahnen, welche das Freigepäck noch beibehalten haben, platzgreift. Speciell die deutschen Bahnen haben ausnahmslos in dem einen und dem anderen Falle höhere Gepäckstaxen, als Oesterreich.

Berücksichtigt man noch hiebei, dass mit der Aufhebung des Freigepäckes die bisher seit dem Jahre 1852, beziehungsweise 1858 von jedem Gepäckscheine und jeder Person mit je 7 kr. ö. W. für die Aufnahms- und jede Anschlussbahn erhobene Manipulationsgebühr entfallen wird, dass weiters jene Aufhebung vom Standpunkte einer correcten Eisenbahnverwaltung geradezu unbedingt nöthig ist und auch für das Publicum manche Bequemlichkeiten, z. B. die Unabhängigkeit der Gepäcksaufgabe von der Billetlösung, im Gefolge haben wird, und dass endlich der Staat nicht so leicht, wenigstens in der ersten Zeit, auf das mit circa 500.000 fl. berechnete Aequivalent aus der Aufhebung des Freigepäckes verzichten kann, so wird man auch dieser Regierungsmassregel, trotz deren anscheinender Härte, in deren ganzem Umfange, mindestens für den Anfang der Reform, die Zustimmung nicht versagen können.

Um übrigens die in dieser, wie in der vorhergehenden Massregel enthaltenen Belastungen zu kennzeichnen und auf deren finanziellen Ursprung zurückzuführen, wird in der vorgeschlagenen Resolution Nr. 1 die k. k. Regierung aufgefordert, in beiden Richtungen nach Massgabe des finanziellen Erfolges der Tarifreform Herabsetzungen eintreten zu lassen. Ob hiebei speciell die Gepäckstaxe wird nach Zonen abgestuft werden können [2]), und ob für die petitionirenden Handlungsreisenden eine gewisse wohlwollende Behandlung ihrer Musterkoffer wird eintreten können, muss füglich dem Ermessen der Regierung überlassen werden.

Ad 5.

Wäre nach dem Regierungsentwurfe ad 1 besprochene Kilometertaxe unverfälscht, wenn auch mit den ad 2—4 behandelten Modificationen, erhalten geblieben, so stünden wir vor der Einführung eines für die Staatsbahnreisenden in Bezug auf Höhe und Einfachheit gleich idealen, in Europa nirgends erreichten Distanztarifes. Leider soll dies nicht der Fall werden. Der „Kreuzertarif“ soll durch gleichzeitige Schaffung von Zonen zu einem „Kreuzer-Zonentarife“ umgewandelt werden.

Dieser Tarif, dessen Entwurf **sub E** beigedruckt erscheint, unterscheidet sich allerdings in vielen Beziehungen sehr vortheilhaft von den eigentlichen Zonentarifen, denn:

a) in allen Zonen dient, statt willkürlich construirter Taxen, der gleiche Einheitssatz (1, 2, 3 kr., beziehungsweise 1·5, 3·0, 4·5 kr.) als Grundtaxe der Gebührenberechnung, so dass das Publicum sich nach Kenntnissnahme der Zoneneintheilung, die Preise der Billets in der einfachsten und leichtesten Weise construiren kann;

b) die Zonen schliessen sich einander bis in die äussersten Entfernungen an, so dass die Fernreisenden nirgends gewissermassen unentgeltlich und factisch auf Kosten der Näherreisenden werden befördert werden;

c) der Nahverkehr wird gegenüber dem Fernverkehre der Wohlhabenderen bis zu der ansehnlichen Entfernung von 50 Kilometer, ja theilweise bis zu 100 Kilometer begünstigt, und somit für desto breitere Schichten erleichtert;

d) die Begünstigungen des Nahverkehres kommen nicht blos den aus der Hauptstadt reisenden Personen, sondern allen Reisenden, ohne Rücksicht auf den Ausgangspunkt ihrer Reise, zugute;

e) der geplante Zonentarif hält endlich den in der Kreuzertaxe enthaltenen volksthümlichen Zug aufrecht, indem er z. B. bis zu seiner 11. Zone (250 Kilometer), selbst verglichen mit dem ungarischen Tarife bis zum Anfange der letzten, 14. Zone (226 Kilometer) desselben, sich für die dritte und zweite Fahrclasse fast ausnahmslos bedeutend billiger, dagegen für die erste Classe der Schnellzüge ebenso bedeutend theurer stellt.

Man kann überdies, auch abgesehen von diesen Vorzügen, das projectirte Zonenprincip leider nicht rundweg ablehnen, wenn man die zwei Motive berücksichtigt, welche bei dessen Aufnahme massgebend waren.

Das erste dieser Motive ist in dem Bestreben nach Vereinfachung der Verwaltung in der Billetausgabe, Buchung, Controle u. d. gl. mittels Ersetzung der ungezählten Stationsbillets durch eine sehr beschränkte Zahl von Zonenbillets (bis zu 1000 Kilometer zusammen 26) zu suchen. Diese Vereinfachung wird nicht blos für die Verbilligung der Verwaltung, sondern auch für die Bequemlichkeit des Publicums förderlich sein, da hienach — selbstverständlich unter Versicherung gegen jedweden Missbrauch — die Verkaufsstellen ausserhalb der Bahncassen erheblich werden vermehrt werden können (in Reisebureaux, Hotels, Tabakverschleissläden u. d. gl.) und sonach jedermann die Möglichkeit geboten werden wird, sich mit Vermeidung der heutigen vielfachen Ungelegenheiten in seinem Aufenthaltsorte Billets für verschiedene Zonen und eventuell selbst von verschiedenen Ausgangspunkten zu verschaffen. Die möglichste Vereinfachung der Vorschriften über Coupirung der Billets, Betreten des Perrons, Antritt und Fortsetzung der Reise u. v. m., wäre die weitere Folge der ganzen Zonenbilletsinstitution.

Als zweites Moment für das Zonensystem wird, wohl nicht mit Unrecht, das bei der Tarifreform in Mitleidenschaft gezogene Interesse der Staatsfinanzen angeführt werden müssen. Die directe Anwendung des Kreuzertarifes müsste nämlich, wenigstens im Anfange, einen sehr grossen Entgang an Einkommen herbeiführen, vielleicht einen grösseren als dies mit unseren Staatsfinanzen verträglich ist; derselbe wird mit einem besonderen Mehrausfalle per 1,594.916 fl. berechnet. Dieser Gefahr wollte durch eine Tarifirungsart vorgebeugt werden, welche die Grundtaxe von 1, 2 und 3 kr. durch deren Anwendung auf das Höchstausmass der jeweiligen Zone, blos denjenigen ungeschmälert zukommen lässt, welche bis zum Endpunkte der jeweiligen Zone reisen, dagegen allen anderen Reisenden eine gewisse Mehrbelastung gegenüber der neuen Grundtaxe auferlegt.

Allein, wenn man sich auch den obigen Vorzügen und dem Einflusse dieser zwei hochwichtigen Motive nicht ganz verschliessen kann, so darf man doch die Mängel der Durchführung des Zonenprincipes, namentlich jene der Zoneneintheilung, nicht übersehen. Schon durch das Zonenprincip als solches gehen die Grundtaxen von 1, 2 und 3 kr. in ihrer bestechenden Reinheit verloren und es bildet sich für jeden Reisenden, je nachdem er die Zone ganz oder nur theilweise zu befahren gedenkt und je nach der Grösse der zu befahrenden Zonenstrecke, in jedem Falle eine verschiedene Grundtaxe, von der niedersten Grenze 1, 2 und 3 kr. hinauf bis zu einer oft nicht unbedeutenden Höhe. Wären nun die Zonen alle gleich, so bestünden wenigstens für Alle die gleichen Chancen bei der Bildung der individuellen Grundtaxe. Nachdem jedoch die Zonenlänge verschieden bemessen

---

[1]) 1889 betrug, exclusive der Militärpersonen (360.742), die Zahl der Reisenden 19,824.652; das Recht der Freigepäcks benützten 1,003.040 Personen = 5·06 Procent.

[2]) Engel (S. 207) beantragt bei Gepäckstücken bis zu 50 Kilogramm in den zwei ersten Zonen 25 Pf., in der letzten 50 Pf. Die gleiche Gewichtsgrenze wünschte auch Abgeordneter Russ im Ausschusse bei Besprechung seines Gepäcks-Zonentarifes.

ist, so ergeben sich schon für den Durchschnitt der Fälle, das heisst für die Zonenmitte, recht ansehnliche Schwankungen in der Grundtaxe, welche sich aber dann noch in all denjenigen Fällen erhöhen, in denen das Reiseziel zwischen der Zonenmitte dicht nach derselben und zwischen dem Zonenende, oder zwischen dem Zonenanfange dicht nach demselben und zwischen der Zonenmitte gelegen ist.

Diese ungleiche Zoneneintheilung mit den ungleichen Chancen der Taxbildung ist vor Allem für dieselben finanziellen Interessen nicht ungefährlich, welche wohl in erster Linie gegen die Schaffung gleicher, und selbstverständlich dann kleiner Zonen den Ausschlag gegeben haben mögen. Der Umstand nämlich, dass von 100 Kilometer angefangen alle weiteren Zonen à 50 Kilometer das Fünffache des Ausmasses der ersten fünf Zonen à 10 Kilometer betragen, wird für die in diese grossen Zonen Reisenden die unangenehme Aussicht auf eine eventuelle Ueberzahlung für 49 Kilometer (je nach den drei Classen 49, 98, 147 kr. bei Personenzügen, 73½, 147, 220½ kr. bei Schnellzügen) schaffen und hiermit nicht selten das Motiv zu mehr oder weniger redlichen Umgehungen des Tarifes abgeben.

Zunächst kann hieraus die Unsitte einreissen, unter dem Vorwande einer Reiseunterbrechung, die weder verboten, noch selbst durch die strengen ungarischen Massregeln (doppelte Namensfertigung, Geldstrafen u. dgl.), gehörig controlirt werden dürfte, das für die ganze Zone gelöste Billet für den Rest der unbefahrenen Zone wieder zu veräussern. Noch gefährlicher kann dasjenige werden, was in den Tagesblättern so offen dem Publicum zur Umgehung des neuen Tarifes gewissermassen nahegelegt wurde, nämlich die Zerlegung der grösseren Zonen in kleine. Da nämlich die directe Fortsetzung der Reise auf Grund einer Nachzahlung im Coupe oder neu gelöster Karten wenigstens bisher nicht untersagt oder erschwert ist, da weiters die kleinen Zonen von jedem beliebigen Punkte, somit auch von demjenigen, von welchem die Reise fortgesetzt werden will, beginnen, da endlich mindestens in Reisebureaux beliebige, auf verschiedenene Anfangsstationen lautende Karten erhältlich sein werden, so wird es manchen in die entfernteren, somit grösseren Zonen Reisenden nicht schwer fallen, mittels Nachzahlung oder einer neu gelösten, beziehungsweise mitgebrachten Karte von der letzten zu befahrenden grossen Zone nur die ihm nöthige Strecke auf Grund des 10-Kilometertarifes zu benützen.

Wäre nun die Staatsbahnverwaltung etwa nicht in der Lage, durch strenge Massregeln der fraudulosen Ausnützung der ungleichmässigen Zoneneintheilung vorzubeugen, so würde der finanzielle Effect, der von den grossen Zonen erwartet wird, ausbleiben, und die Hauptursache der Zonenverschiedenheit entfallen. Wird dagegen die Staatsbahnverwaltung der ihr aus der Zonenverschiedenheit drohenden Gefahr durch tarifarische und eisenbahn-polizeiliche Massnahmen zu begegnen wissen — was im Interesse der öffentlichen Moral und der Staatsfinanzen lebhaft zu wünschen ist — dann entsteht für einen Theil des Publicums die Inconvenienz, dass, abgesehen von Ausnahmsfällen, die ja bei wichtigen Reformen nicht vom Belange sind, gleichzeitig mit einer so bedeutenden allgemeinen Tarifherabsetzung gewisse Tariferhöhungen für nicht unwichtige Relationen wohl nur deshalb eintreten, weil der Endpunkt der Relation zufälligerweise in den Anfang einer grossen 50-Kilometerzone fällt. Diese Eventualität steht zwar freilich nur für die Reisenden I. und II. Classe besonders bei Schnellzügen in Aussicht. Allein auch diese Reisenden, insbesondere die die II. Classe benützende Mittelschichte der Bevölkerung, können füglich den Anspruch erheben, bei ihren Geschäftsreisen sowohl — und in dieser Beziehung gibt die Petition der Handlungsreisenden manch wichtigen Fingerzeig — als den Vergnügungsreisen von einer allgemeinen Tarifermässigung nicht ausgeschlossen zu werden.

Diese für Staat und Bevölkerung gleich unliebsamen Unzukömmlichkeiten hätte man vielleicht vermieden, wenn man kleine und womöglich gleiche Zonen geschaffen hätte; kennt ja selbst der ungarische Tarif, abgesehen von den 2 Nachbarzonen, 11 Zonen à 15 km und nur 2 Zonen à 25 km. Wäre dies geschehen, wären insbesondere durchwegs gleiche Zonen à 10 km (Myriameterzonen) oder wenigstens keine grösseren, als 25-Kilometerzonen geschaffen und hienach ein unauffälliger Uebergang von dem in der öffentlichen Meinung mit Recht beliebten, weil gerechteren Kilometer-, zu dem aus technischen Rücksichten erwünschten Zonentarif geschaffen worden, alsdann hätte der Staat keine Umgehungen zu besorgen, das Publicum hätte gleiche und gleich geringe eventuelle Ueberzahlungen mit Ausschluss jedweder Tariferhöhung zu leisten, und die Bahnverwaltung hätte zwar mit mehr als 26, aber doch mit keiner übermässig grossen Anzahl von Billetsorten zu thun.

Dies ist nicht geschehen und es ist derzeit leider bei unsererer finanziellen Lage wenig Aussicht für die sofortige Verwirklichung eines Myriameter-Zonentarifes, welchem sicherlich die hoffentlich nicht weite Zukunft gebührt, vorhanden. Daraus folgt jedoch nicht, dass die ganze Reform ein abträgliches Urtheil verdienen würde, wie ein solches in manchen Interessentenkreisen gefällt wurde. Man kann im Gegentheile mit Recht behaupten, dass dieselbe nach Vornahme von verhältnismässig geringfügigen Aenderungen ihre wohlthätigen Wirkungen schon sofort äussern und eine geeignete, schmiegsame Grundlage zu weiterer Vervollkommnung unseres Tarifwesens, insbesondere dann abgeben werde, wenn es sich, wie zu erwarten steht, herausstellen wird, dass aus einer Annäherung des Zonentarifes an den Kilometertarif im Wege der Verringerung der Zonenlänge sich für die Staatsfinanzen keine übermässige Einbusse an Einnahmen zu ergeben braucht, und wenn anderweitige Rücksichten gegen eine geringere Zonenlänge werden fallen gelassen werden.

Die k. k. Regierung hatte nämlich bei der Zonenfeststellung nebst der finanziellen auch noch einer socialwirthschaftlichen Rücksicht Gehör geschenkt, indem sie nämlich glaubte, durch allmähliche Ausdehnung der Zonen einestheils dem Nachbarverkehre dienen, anderseits den Fernverkehr nicht übermässig fördern zu sollen. Wenn nun auch dieses Bestreben an und für sich vom socialen Standpunkte entschieden richtiger, als die den sonstigen Zonentarifen zu Grunde liegende Absicht der Erzeugung eines künstlichen Reizes zu Fernreisen sein mag, so ist demselben schon durch Aufhebung des Freigepäckes und Einführung der reinen Kilometergepäckstaxe von Station zu Station, dann durch eine gewisse, wenn auch unbedeutende, Vertheuerung der Rundreisekarten, endlich durch Erhöhung des Schnellzugszuschlages ausreichend Rechnung getragen worden. Hiedurch ist zugleich der befürchteten Gefahr, dass die Wohlhabenderen bei ihren Fernreisen infolge übergrossen Andranges die geringe Tarifherabsetzung durch Entgang an den für sie viel wichtigeren Bequemlichkeiten zu entgelten haben werden. ganz genügend vorgebeugt. Eine weitere Belästigung des Fernverkehres ist aber schon an sich nicht gerecht und weder volkswirthschaftlich noch — da er im Vergleiche zum Localverkehr doch etwas weniger Kosten veranlasst — finanziell begründet. Soll demnach obige dem Fernverkehre nicht ganz förderliche Strömung nicht in ihr Gegentheil, nämlich in eine fallende Grundtaxe nach Art der eigentlichen Zonentarife umschlagen, wie dies selbst von Freunden der derzeitigen Regierungsvorlage gewünscht wird[1]), das heisst, soll nicht auf dem Wege eines Rückschlages dasjenige beim Personentarife eintreten, was die österreichische Geschäftswelt mit Recht an den Frachtdifferentialtarifen tadelt, so muss — soferne Myriameterzonen nicht zu verwirklichen sind — schon jetzt an eine Verringerung der grossen Fernzonen geschritten werden.[2])

Der Nutzen einer solchen Verringerung fürs Publicum und die Bahnverwaltung ist schon auf den ersten Blick ersichtlich. Man braucht nur auf die in den Tagesblättern geschilderten zahlreichen Fälle statt der Zone von 50 km eine solche von 25 km anzuwenden, um sich zu überzeugen, dass jede betreffende Tariferhöhung, welche lediglich in der eventuellen Ueberzahlung von 49 kr., 98 kr. und 147 kr., beziehungsweise von 73½, 147 und 220½ kr. zu suchen ist, sofort verschwindet oder sich sogar in ihr Gegentheil verwandelt, wenn die Ueberzahlung höchstens nur die Hälfte (das ist für nur 24 km) betragen darf. Ebenso nimmt die dem Staatsschatze drohende Gefahr, welche ebenfalls erst bei den 50-km-Zonen imminent wird, sofort ab, wenn man diesen Zonen 25-km-Zonen substituirt, weil hiemit die Prämie der Umgehung des Tarifes abnimmt. So schrumpfen z. B. die offenbar von einem Eisenbahnfachmanne in einem Wiener Tagesjournal[3]) mit 80 kr., 4 fl. 80 kr., 50 kr. 1 fl. und 1 fl. 50 kr. berechneten „Ersparungen" aus der Zonenzerlegung bei Einführung der 25 km-Zonen auf 30 kr., 80 kr., 25 kr., 50 kr. und 75 kr. zusammen.

Noch klarer, weil übersichtlich und umfassend, erhellt der Nutzen einer Verringerung der grossen Fernzonen aus den **sub G—M** beigedruckten graphischen Aufzeichnungen. Aus denselben ist zu entnehmen:

[1]) Vergleiche Dr. Russ: „Der neue Personentarif" in Nr. 9205 der „Neuen Freien Presse" vom 10. April 1890.

[2]) Wollte man statt der Zonenhalbirung den Tarif in jedem Falle nach der Zonenmitte der letzten Zone bemessen — wie vielfach gewünscht wurde — so würden sich hiedurch die Ungleichheiten noch vermehren, da die vor die Zonenmitte Reisenden alsdann immer noch Ueberzahlungen zu leisten hätten, dagegen die hinter die Zonenmitte Reisenden einen Gewinn erhielten.

[3]) „Neue Freie Presse", Nr. 9194, vom 29. März 1890.

1. dass bei Personenzügen vor Allem die III. Classe und fast ebenso die I. Classe gegenüber dem geltenden Normaltarife starke Tarifermässigungen erfahren sollen, dass dagegen die II. Classe sich insbesondere in der Gegend der neunten Zone (über 100 km = 10 Myriameter) dem Normaltarife nähert und im Falle des Gepäckzuschlages diesen Tarif überschreiten dürfte;

2. dass beim Schnellzuge die III. Classe wiederum ganz tief unter dem Normaltarif zu stehen kommt, dagegen die II. Classe wieder in der Gegend der 9. Zone den Normaltarif schon [ohne Gepäckszuschlag stark überschreitet, und dass dies bei der I. Classe schon in den Nahzonen und besonders stark zwischen der 9. und 11. Zone eintritt.

Die aus diesen Tabellen sich neuerlich ergebende starke und ausnahmslose Tarifherabsetzung für die Reisenden III. Classe ist nun allerdings ein rühmenswerthes Merkmal der ganzen Reform; bilden ja die betreffenden Reisenden, welche den breitesten und ärmsten Schichten der Bevölkerung angehören, inclusive der Reisenden IV. Classe und exclusive der Militärpersonen, nicht weniger als 84·32 Procent der Gesammtfrequenz auf den Staatsbahnen [1]). Allein die II. Classe mit ihren 12·59 Procent der Gesammtfrequenz (= 2,541.265 Personen) [2]) verdient ebenfalls eine Berücksichtigung, von der I. Classe mit ihren 1·30 Procent [3]) nicht zu sprechen.

Da nun eine auf den Tabellen H und L, beziehungsweise G und K vorgenommene Probezeichnung (Substituirung der grossen Zonen a. durch kleinere Zonen b.) noch klarer als obige Stichrechnungen beweist, dass gerade die schwerwiegendsten Beschwerden der Reisenden II. Classe, beziehungsweise I. Classe durch eine Halbtheilung mindestens der zwei ersten grossen Zonen (9. und 10. Zone), welche wohl das Gros des von Wien aus und den Landeshauptstädten ausgehenden normalen Verkehres umfassen werden, abgeholfen werden könnte, so ergibt es sich zur Genüge, dass es in der Hand der k. k. Regierung liegt, die gefährlichste Härte der Reform in sehr einfacher und für den Staatsschatz sehr wenig empfindlicher Weise zu mildern und hiemit die Wohlthaten dieser Reform der Gesammtbevölkerung zukommen zu lassen. Selbstverständlich werden auch hiedurch noch nicht alle Folgen der ungarischen Concurrenz, welche zu ganz übermässigen und unberechtigten allgemeinen Tarifherabsetzungen führen müsste, beseitigt werden, und werden sonach für die durch diese Concurrenz bedrohten östlichen Theile der Monarchie entweder sofort oder doch wenigstens nach Verstaatlichung der Carl Ludwig-Bahn ebensolche Concurrenztarife erstellt werden müssen, wie sie laut **Beilage M m** auch in anderen Theilen der Monarchie fortbestehen sollen.

Die Festsetzung der Tarife auf den Staatsbahnen steht — unbeschadet der Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 — der k. k. Regierung ausschliesslich zu. Im gegenwärtigen Stadium der beabsichtigten Tarifreform von der k. k. Regierung etwa als Bedingung der Annahme der Gesetzesvorlage gewisse Aenderungen des Tarifschemas zu verlangen, könnte den Schein eines Uebergriffes der Legislative in die Attributionen der Executive erwecken und vielleicht die ganze an sich so volksfreundliche Reform gefährden. Der Eisenbahnausschuss glaubt sonach die Verantwortlichkeit der k. k. Regierung für den Tarif und dessen Details nicht schmälern zu sollen, sieht es jedoch gleichzeitig als seine, beziehungsweise des hohen Hauses Verpflichtung an, in der zu beschliessenden Resolution Nr. 2 wenigstens auf die dringendst erwünschte und hoffentlich zu erreichende Aenderung des Zonentarifs hinzuweisen.

Ad. 6.

Aus der beigedruckten **Beilage N** ergibt sich die sehr bedeutende Zahl von nicht weniger als 30 Fahrlegitimationsarten, welche derzeit auf den Staatsbahnen, und zwar zumeist mit dem Effect einer Fahrbegünstigung, ausgegeben werden.

Der Antrag Russ im Staatseisenbahnrathe hebt nun mit Recht hervor, dass, da in Folge dieser Begünstigungen ein grosser Theil der Reisenden ohnehin unter der normalmässigen Taxe reist, [4]) es im Interesse der übrigen Reisenden erwünscht wäre, die meisten Begünstigungen aufzuheben und dafür eine allgemeine Ermässigung eintreten zu lassen.

Indem die k. k. Regierung dieser Aufforderung im ganzen und grossen nachkommt, gedenkt sie als besondere Legitimationsarten nur Permanenz-, Militär- und Rundreisekarten herauszugeben. Diese letzteren sollen jedoch keine Preisermässigung mehr enthalten, sondern nur der Bequemlichkeit dienen und je nach der Zugsgattung normalmässig berechnet werden; die Tour- und Retourkarten aber sollen, mit Ausnahme einiger für concurrenzirte Relationen, gleich allen sonstigen Speciallegitimationen beseitigt werden.

In beiden letztgenannten Richtungen nun machen sich gewisse Anstände geltend. Vor allem ergibt sich aus der geplanten Massregel eine theilweise Erhöhung des Preises der Rundreisekarten, und wird zu deren Behebung die Forderung erhoben, den Besitzern dieser Karten gegen Bezahlung der Personenzugsgebühren die Benützung der Schnellzüge zu gestatten. Dem gegenüber ist jedoch zu bemerken, dass es sich bei Rundreisekarten, welche an sich schon, als auf bedeutenden Vorauszahlungen beruhend, nur von Wohlhabenden benützt werden können, um Preiserhöhungen handelt, welche gegenüber den grossen Gesammtpreisen verschwinden. Es wird nämlich, da der Preis der Rundreisekarten nach wie vor nach der reinen Kilometertaxe erstellt werden wird, eine ganz geringe, bei Rundreisen von 2000 km im Ganzen 2 fl. 40 kr., beziehungsweise 6 fl. betragende Preiserhöhung, und zwar nur für die II. und I. Classe der Schnellzüge eintreten, welche gegenüber den bisherigen Rundreisetaxen von 1·56, 2·88 und 4·20 kr. nunmehr die Normaltaxen von 1·5, 3 und 4·50 kr., also in der II. Classe um 0·12, in der I. Classe um 0·30 kr. mehr zu leisten haben werden. Bei den Personenzügen wird durch die Normaltaxen mit 1, 2 und 3 kr. gegenüber den bisherigen Rundreisetaxen von 1·5, 2·28 und 4·0 kr. sogar eine Tarifherabsetzung platzgreifen.

Ueberdies ist aber zu erwägen, dass im Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossen wurde, vom 1. Mai 1890 angefangen den Besitzern von Rundreisekarten für Strecken von über 600 km zu gestatten, zur Rückreise die schon benützten Strecken wieder zu benützen. Hiedurch sind die Rundreisekarten — vielleicht nicht ganz rationell — zu einer Art von Retourkarten für grosse Strecken umgebildet worden, und würde somit die Annahme des obigen Vorschlags ein ganz einfaches Mittel zur Umgehung der höheren Schnellzugstaxe gerade für die Wohlhabenderen abgeben.

Was weiters die Tour- und Retourkarten anbelangt, so entbehrt der Vorwurf, dass durch deren Wegfall die Reise vertheuert wird, nicht ganz der Begründung. Zwar sind die neuen Zonentarife laut **Beilage O** immer noch, abgesehen von der ersten Zone, niedriger als die Tour- und Retourkarten zahlreicher europäischer Bahnen (die preussische IV. Classe ist bei dem dortigen Kilometertarife noch billiger); allein im Vergleiche zu den derzeitigen um 20 bis 40 Percent ermässigten Tour- und Retourkarten sind die neuen Tarife doch nicht immer billiger. Es ergibt sich dies schon aus der **Beilage P**, in welcher die nach der Zonnenmitte geführten Berechnungen des Tarifes sammt Gepäckszuschlag in den drei ersten Zonen bei allen Classen und Zugsgattungen, in den weiteren Zonen aber, und zwar insbesondere von der neunten Zone an, bei der I. und II. Classe der Schnellzüge nicht unbedeutende Erhöhungen aufweisen. Auf den Zonenanfang berechnet, wäre die Vertheuerung wohl eine noch bedeutendere.

Noch anschaulicher ist das Verhältniss des neuen Tarifes zu dem bisherigen Retourkartentarife aus den graphischen Darstellungen zu ersehen. Dieselben thun nämlich dar, dass diesfalls gegen den Durchschnitt der Retourkartenpreise eine Vertheuerung eintreten werde: bei Personenzügen, und zwar I. Classe in den zwei ersten Zonen, dann in der 8., 9. und 10. Zone; II. Classe ebendort und theilweise auch noch in der 11. Zone; III. Classe gar nicht; bei Schnellzügen, und zwar I. Classe in fast allen Zonen; II. Classe in allen Zonen bis inclusive die 13; III. Classe in den zwei ersten Zonen und wieder der 9. Zone. Reisegepäck ist selbstverständlich noch besonders von Fall zu Fall zu berechnen.

Die Schnellzüge können nun hier allerdings ausser Betracht kommen, da hiefür Retourkarten z. B. 1889 nur von 0·2 Percent der Gesammtreisenden (= 41.099 Personen) gelöst

---

[1]) Nach dem Geschäftsberichte pro 1889 (Seite 194) benützten von der Gesammtzahl der Reisenden per 20,185.394 Personen 16.763.620 Personen die III. und 258.732 Personen die IV. Classe.

[2]) 2·78 Procent (= 561.060 Personen) mit Schnell- und 9·81 Procent (= 1,980.205 Personen) mit Personenzügen.

[3]) 128.225 Personen mit Schnellzügen (= 0·64 Procent) und 132.810 Personen (= 0·66 Procent) mit Personenzügen.

[4]) Dr. Russ führte selbstverständlich im vorigen Jahre die Ziffer pro 1888, welche 61·82 Percent betrug, an. Im Jahre 1889 hat sich das Verhältniss gebessert: es entfielen auf die normalen Fahrpreise 50·40 Percent (statt der 38·18 Percent des Jahres 1888), auf die Begünstigungen 49·60 Percent. Allerdings ist dies auf die herabgesetzten Localzonentarife für Wien zurückzuführen.

wurden.[1]) Dagegen dürfen die Personenzüge mit dem Percentsatze von 35·41 Percent = 7,147.623 Personen[2]) nicht so leicht genommen werden. Und da hiebei, insbesondere wenn man für etwas weitere Reisen das Gepäck berücksichtigt, hauptsächlich die Reisenden II. Classe in den ersten grossen Zonen in Mitleidenschaft gezogen erscheinen, deren Reisen aber durchaus nicht von vorneherein einem Luxusbedürfnisse entspringen müssen, so ist aus diesem Falle neuerdings ersichtlich, dass, wenn nicht alle Fernzonen, so doch wenigstens wieder die neunte und zehnte Zone in je zwei Zonen à 25 km getheilt werden müssen, sofern nicht unliebsamen Widersprüchen Eingang in die ganze Tarifreform verschafft werden soll. Die Probezeichnung auf den graph'schen Tabellen beweist augenscheinlich auch in Bezug auf Retourkarten den Nutzen einer solchen Theilung.

Für Arbeiter, Kinder etc. werden keine besonderen Legitimationen ausgestellt, sondern nur halbe oder niedere Classenbillets ausgegeben werden. Auch dies ist im Interesse der Vereinfachung der Verwaltung zu billigen. Dagegen ist es auffallend, dass Begünstigungen für die Staatsbeamten in den Motivenberichten mit keinem Worte erwähnt werden. Dieses Schweigen mag nur einem nebensächlichen Zufalle zuzuschreiben sein; den Schluss, als ob die diesfalls bisher gewährten Begünstigungen in der Zukunft aufhören sollten, kann jenes Schweigen umsoweniger begründen, als ja gerade in jüngster Zeit nahezu alle Eisenbahnverwaltungen nicht ohne Einflussnahme der k. k. Regierung erklärt haben, die den Staatsbeamten auf den k. k. Staatsbahnen gewährten Begünstigungen ihrerseits zugestehen zu wollen. Es wäre auch nicht leicht, für die Beseitigung dieser Begünstigungen einen triftigen Grund anzuführen. Die blosse Herabsetzung des allgemeinen Tarifes wäre kein geeignetes Entgelt für eine Classe von Reisenden, welche, an sich unvermögend, in Folge ihrer Beschäftigungsweise verhältnissmässig selten, dann aber gewöhnlich mit Familie und Gepäcke reist, somit die allgemeine Tarifherabsetzung nicht durch stärkere Frequenz ausnützen kann. Die allgemeine Tarifherabsetzung auf den Staatsbahnen müsste daher gerade den Staatsbeamten directen Schaden bringen, wenn man von der bisherigen Gepflogenheit abgehen wollte. Bisher hatten sie die Hälfte der betreffenden Classen, das heisst 1, 1·5 und 2·38 kr., beziehungsweise bei Schnellzügen 1·25, 2 und 2·87 kr. zu bezahlen. Wollte man ihnen für die Zukunft diese Ermässigung nehmen, so hätten sie sammt dem Gepäckszuschlage, und zwar schon abgesehen von den Zonen, 1·5, 2·5 und 3·5 kr., beziehungsweise 2, 3·5 und 5 kr., das heisst in jedem Falle mehr als bisher zu entrichten. Was aber den an manchen Stellen aufgetauchten Gedanken betrifft, den Staatsbeamten gegen Lösung einer Fahrkarte der nächst niedrigeren Classe die Reise mit der nächst höheren zu gestatten, so wäre derselbe für die zahlreichen minderbemittelten Reisenden III. Classe unausführbar und würde auch für die Reisenden I. Classe eine Mehrbelastung (an Gesammtgebühr sammt Gepäckszuschläge 2·5 kr., beziehungsweise beim Schnellzuge 3·5 kr.) ergeben, dagegen nur für die Reisenden II. Classe, allerdings das Gros der betreffenden Reiseclasse, den status quo (1·5, beziehungsweise 2·0 kr.) belassen.

Es wird sich sonach umsomehr empfehlen, den Staatsbeamten auch in der Zukunft die Fahrt mit der halben Fahrkarte zu gestatten, als der so gebildete Tarif sammt Gepäckszuschlag (1·0, 1·5 und 2 kr., beziehungsweise 1·5, 2 und 2·75 kr.) mehr weniger die Höhe der bisherigen halben Kartenpreise erreichen und bei Berücksichtigung der Zonen factisch sogar überschreiten wird. In diesem Sinne erlaubt sich der Ausschuss in Betreff der activen und pensionirten Staatsbeamten dem hohen Hause die Resolutionen Nr. 3 und 4 vorzuschlagen.

Endlich hat der Ausschuss, veranlasst durch den ihm zugewiesenen Antrag des Abgeordneten Kyrle und Genossen (Beilage Nr. 909) noch einer Begünstigung, nämlich jener für nichtactive Militärmannschaft, Erwähnung zu thun. Eine Uebernahme der Reisekosten dieser Personen für den Fall der Einberufung zu einer militärischen Dienstleistung auf den Kriegsetat ist ohne erhebliche Belastung desselben unthunlich. Es wird daher in Resolution 5 die k. k. Regierung aufgefordert, diesfalls in derjenigen Richtung weiter vorzugehen, in welcher sie notorisch[1]) schon die Action begonnen hat, nämlich bei allen Eisenbahnen die Anwendung der Militärtarifsätze auf die obigen Fahrten zu veranlassen.

[1]) Nämlich 0·04 Percent (= 7576 Personen) für die I. Classe, 0·14 Percent (= 27.962 Personen) für die II. Classe und 0·02 Percent (= 5561 Personen) für die III. Classe.

[2]) Nämlich 0·13 Percent (= 25.594 Personen) respective 3·74 Percent (= 754.453 Personen), respective 31·54 Percent (= 6,367.576 Personen).

II.

Indem die k. k. Regierung nur um die Ermächtigung ansucht, bei den Privatbahnen im Falle der Aufnahme des neuen Staatsbahntarifes von gewissen Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 absehen zu dürfen, drückt sie implicite die Rechtsanschauung aus, dass sie sich bei der Tariffestsetzung auf den k. k. Staatsbahnen durch die Bestimmungen dieses Gesetzes nicht gebunden erachte. Ausdrücklich geschieht hiervon in dem Motivenberichte durchaus keine Erwähnung und ist der Ausschuss auch nach vernommener mündlicher Auseinandersetzung nicht in der Lage, die Ansicht der k. k. Regierung zu acceptiren.

Er kann im Gegentheile nicht umhin, seinerseits der Rechtsanschauung Ausdruck zu geben, dass die k. k. Regierung durch das Gesetz vom 15. Juli 1877 auch in Bezug auf die Staatsbahntarife gebunden sei. Zur Zeit, als in dem ersten Absatze dieses Gesetzes die Worte „auf den innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder befindlichen Eisenbahnen" gebraucht worden waren, gab es allerdings fast keine Staatsbahnen in Oesterreich. Hätte aber die Gesetzgebung in späterer Zeit beim Uebergange zum Staatsbahnsysteme die Nichtanwendbarkeit des Gesetzes vom 15. Juli 1877 auf die Staatsbahnen aussprechen wollen, so hätte sich bei dem Gesetze vom 23. December 1881, R.-G.-Bl. Nr. 141, und den weiteren Eisenbahn-Verstaatlichungsgesetzen der Ort hiefür gefunden. Dies geschah jedoch ebensowenig in diesen Gesetzen, als es die k. k. Regierung auch nur versuchte, die Ueberzeugung von der factischen Ausserkraftsetzung des Gesetzes vom 15. Juli 1877 bei Verfassung des Organisationsstatutes vom 23. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 103, wozu der § 14, Z. 9 und § 16, Z. 10 Gelegenheit geboten hätten, zum Vorscheine gelangen zu lassen.

Man muss daher schon nach diesen Thatsachen annehmen, dass die im Gesetze enthaltenen obcitirten Einleitungsworte, und zwar ganz im Sinne des Sprachgeistes, auch auf die Staatsbahnen Bezug haben.

Es spricht aber auch durchaus keine ratio legis für eine andere Rechtsauffassung. Die bezüglichen Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 sind im Interesse des reisenden Publicums, also im Interesse des allgemeinen Wohls, getroffen worden. Nun gibt es zahlreiche andere Gesetze, welche den Eisenbahnverwaltungen im Interesse des allgemeinen Wohls Beschränkungen auferlegen, als z. B. die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1882, das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, neuerlich die Unfalls- und Krankenversicherungsgesetze, ohne dass die Regierung sich hierdurch betreffs der Staatsbahnen als nicht gebunden erachten würde. Warum sollte dies gerade in Bezug auf die Tarifirung, welche das öffentliche Interesse am empfindlichsten tangirt, anders der Fall sein?! Befolgt ja die Staatsbahnverwaltung gleich allen anderen Privatverwaltungen allgemeine, den Eisenbahnverkehr betreffende Ministerialverordnungen, z. B. alle seit 1874 in Bezug auf das Betriebsreglement, dann jene seit 1876 in Bezug auf Refactien erfolgten u. s. f.; warum sollte gerade ein Gesetz, und zwar nur ein einziges Gesetz der Autonomie der Staatsbahnverwaltung Eintrag thun?!

Wenn übrigens z. B. die Beschränkungen des Forstgesetzes für die k. k. Forst- und Domänendirectionen, die polizeilichen Vorschriften des Berggesetzes, sowie die Bestimmungen des Bruderladegesetzes für die Verwaltung der k. k. Bergwerke, die Anordnungen des Gesetzes über die Gewerbeinspectoren für die k. k. Tabakfabriken Geltung haben, so ist wahrlich nicht abzusehen, warum gerade nur bei den k. k. Staatsbahnen und auch bei diesen nur bezüglich des Gesetzes vom 15. Juli 1877 eine Ausnahme von den allgemeinen Grundsatze stattfinden sollte.

Der Eisenbahn-Ausschuss beantragt daher, da an sich kein Anstand obwaltet, mit der Kreuzertarifreform eine Aenderung der Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 bei allen Eisenbahnen, also auch bei den k. k. Staatsbahnen zu verbinden, als Artikel I des Gesetzentwurfes einen neuen Artikel, welcher die k. k. Regierung ermächtigt, im Falle der Einführung des neuen herabgesetzten Kreuzerzonentarifes die nöthigen Aenderungen des gedachten Gesetzes speciell für die Staatsbahnen eintreten zu lassen. Hiebei wäre es wohl an und für sich an-

[1]) Siehe „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums" vom 17. April 1890, Nr. 44, Seite 715 bis 716, worin ein dahingehender Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 9. April 1890, Z. 4464, wörtlich enthalten ist.

gezeigt gewesen, zur Präcisirung dieser Bedingung der Gesetzesänderung die Kilometereinheitstaxe von 1, 2 und 3 kr. in das Gesetz aufzunehmen, wenn diese Bestimmung nicht von vorneherein durch die Zoneneintheilung, die wieder schon der künftigen Verbesserungen halber freigelassen werden muss, unwirksam werden müsste.

Anlangend aber die Gesetzänderung selbst, hat der Ausschuss im Artikel I zunächst unter Z. 2 bis 4 alle drei von der k. k. Regierung intendirten Tarifänderungen als Gesetzesänderungen aufgenommen und sich nicht auf die Aufhebung des Freigepäcks beschränkt, weil er von dem Standpunkte ausgeht, dass der 20percentige Zuschlag, beziehungsweise Nachlass nicht etwa, wie interpretirt werden könnte, auf die Maximalsätze der 1877er Gesetze, sondern auf die jeweiligen, also im vorliegenden Falle auf die mit dem neuem Tarife einzuführenden Fahrtaxen für Personenzüge zu beziehen sei, somit speciell die Erhöhung des Schnellzugszuschlages über 20 Percent selbst dann ohne Gesetzänderung unthunlich wäre, wenn hierdurch die obigen Maximalsätze sammt 20 Percent Zuschlag nicht erreicht werden würden.

Zur Beseitigung allfälliger Zweifel drückt der Ausschuss diese Rechtsanschauung im Texte der Z. 2 aus, und gibt zugleich, indem er den 50percentigen Zuschlag als Maximalzuschlag erklärt, der Hoffnung Raum, dass die k. k. Regierung, entsprechend der beantragten Resolution Nr. 1, diesen Maximalzuschlag herabsetzen werde, sobald dies nur das finanzielle Interesse des Staates gestatten wird.

Derselbe Wunsch wird unter Z. 3 auch in Bezug auf die Gepäckstaxe zum Ausdrucke gebracht, deren Maximalhöhe, entgegen der Regierungsvorlage, ebenfalls ins Gesetz aufgenommen werden musste, wenn einmal das Freigepäck des 1877er Gesetzes beseitigt wird.

Ueberdies erachtete es der Ausschuss als nothwendig, in Z. 1 des Artikel I darauf hinzuweisen, dass nach dem neuen Tarife in einigen Zonen am Anfange derselben in Folge der bekannten Ueberzahlungen Ueberschreitungen der Maximalsätze des 1877er Gesetzes stattfinden werden, und dass demnach auch hiezu eine gesetzliche Genehmigung erforderlich sei. Diese Genehmigung kann aber ruhig ertheilt werden, da sich aus der **Tabelle Q** ergibt, dass die in derselben mit fetten Ziffern gedruckten Ueberschreitungen ganz minimal sind und sich thatsächlich bei blos fünf Relationen herausstellen werden.

In dieser Tabelle sind auf der linken Seite die gesetzlichen Maxima auf Grund der Maximaleinheitstaxen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 unter Abrundung auf ganze Kreuzer nach den allgemeinen Tarifbestimmungen und mit Zuschlag des ärarischen Fahrkartenstempels, welcher nach Tarifpost 47 e) des Gebührengesetzes für je 50 Kreuzer des Fahrpreises 1 Kreuzer, jedoch höchstens 25 Kreuzer per Billet beträgt, zusammengestellt. Auf der rechten Seite befinden sich die Sätze des Kreuzer-Zonentarifes, und zwar ohne Stempelzuschlag, da die Staatseisenbahnverwaltung, welche gleich den meisten Privatbahnen zur Vereinfachung der Manipulation den Fahrkartenstempel an die Finanzverwaltung auf Grund speciellen Uebereinkommens mit einem fixen Percentsatze der Personeneinnahme pauschalirt entrichtet, den Fahrkartenstempel nicht besonders in Anrechnung bringen wird.

Hiernach erscheinen in der I., II., III. und IX. Zone für einige Kilometer Ueberschreitungen, die jedoch nicht alle als solche bezeichnet werden dürfen. Zunächst kommen nämlich die innerhalb der ersten 7 Kilometer sich ergebenden Ueberschreitungen nicht in Betracht, da die Bahnen auf Grund der in allen älteren Concessionen vorgesehenen Festsetzung der concessionsmässigen Tarifsätze per Meile und nach den bei der Umrechnung auf Metermass und in Ausführung des Personentarifgesetzes vom 15. Juli 1877 getroffenen Vereinbarungen berechtigt sind, als Minimalgebühr den Tarifsatz für 8 Kilometer einzuheben, welche Minimalgebühr laut Anmerkung 1 in der Tabelle die Sätze des Kreuzerzonentarifes in der ersten Zone bedeutend überschreitet. Weiters aber sind sämmtliche Ueberschreitungen in der neunten Zone ausser Acht zu lassen, da sie laut Anmerkung 2 in der Tabelle im Falle der fast sicher zu erhoffenden Zerlegung dieser Zone in zwei Hälften ebenso verschwinden werden, wie die meisten Unzukömmlichkeiten des neuen Tarifes.

Es verbleiben also als wirkliche Ueberschreitungen nur die eigentlich verschwindend wenigen und ziffermässig ganz belanglosen Fälle in der zweiten und dritten Zone bei zusammen fünf Relationen, nämlich:

zweite Zone bei 11 km Personenzug I. Classe (Ueberschreitung um 4 Kreuzer), Schnellzug II. Classe beim 11—13 km (Ueberschreitungen um 11, 6 und 1 Kreuzer), Schnellzug I. Classe beim 11—14 km (Ueberschreitungen um 22, 16, 10 und 4 Kreuzer);

dritte Zone Schnellzug I. Classe bei 21 km (Ueberschreitung um 6 Kreuzer).

Von der zehnten Zohne angefangen sind Ueberschreitungen in Folge der steigenden Wirkung, welche die weit niedrigeren Grundtaxen des Kreuzerzonentarifes bei zunehmender Distanz auf die ermässigte Fahrpreisbildung ausüben, gänzlich ausgeschlossen.

III.

In Betreff der von der k. k. Regierung in Artikel I, nunmehr II, für die Privateisenbahnen geforderten Abänderungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 ist in merito so viel zu erinnern, dass laut **Beilagen R und S** die Einführung der neuen Tarife an Stelle der bisherigen Tarife der Privatbahnen in den allermeisten Fällen mit sehr ansehnlichen Reductionen zu Gunsten des Publicums verbunden wäre. Da übrigens diese Tarifänderung nicht überall unter minutiöser Reception aller Einzelnheiten des neuen Tarifes thunlich, ja auch nur dem Publicum zuträglich sein dürfte, da insbesondere manche Privatbahnen auf die Zonentheilung verzichten oder eine noch günstigere Zoneneintheilung einführen könnten, so sind im Artikel II die Worte „mindestens annäherungsweise" in der Ueberzeugung aufgenommen worden, dass die k. k. Regierung, wie bisher, die Privatbahnen nur zur Wahrung im öffentlichen Interesse verhalten werde.

Anlangend die formelle Seite, erscheint der Text des Absatzes 1 des neuen Artikels II gegenüber Artikel I der Regierungsvorlage mit Rücksicht auf die Voranstellung des neuen Artikels I gesetztechnisch geändert.

Der Schlussabsatz bleibt unverändert und befindet sich im vollständigen Einklange mit Artikel II, Absatz 1 des Gesetzes vom 15. Juli 1877.

Artikel III (früher II) behandelt die Durchführungsmodalitäten der Vorschriften des Artikels II (früher I) nach zwei Gruppen von Eisenbahnen, je nachdem dieselben nämlich der Tarifhoheit des Staates gesetzlich unterliegen oder aber nicht. Für die erstere Kategorie, zu welcher beiläufig bemerkt nebst den auf Seite 11 des Motivenberichtes genannten Gesellschaften bedingungsweise auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn gehört, hat nach Absatz 1 des Artikels der Handelsminister die Einführung des neuen Tarifes einfach anzuordnen. Allerdings soll dies erst in einem späteren Zeitpunkte zur Durchführung gelangen. Ob derselbe jedoch sehr weit hinausgeschoben zu werden braucht und ob bei allen betreffenden Bahnen, z. B. etwa auch der Buschtěhrader-, der Nordwestbahn, der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, eventuell gar der Ferdinands-Norbahn, jener Mangel an Betriebsmitteln herrscht, welcher nach dem Motivenberichte (Seite 10) für eine Hinausschiebung der Reform geltend gemacht wird, mag zum wenigsten dahingestellt sein.

Die zweite Gruppe von Gesellschaften behandelt der letzte Absatz des Artikels III (früher II). Derselbe könnte als selbstverständlich entfallen und durch eine Resolution ersetzt werden, wenn er nicht die meritorische Bedeutung hätte, dass er dem Handelsminister die gesetzliche Verpflichtung auferlegt, mit den betreffenden Bahnen behufs Einführung der Tarifreform in Verhandlungen zu treten.

Nachdem übrigens Artikel II (früher I) nur über Hauptbahnen handelt, so glaubte der Ausschuss auch den folgenden ausführenden Artikel nur auf die Hauptbahnen nach den obigen zwei Kategorien beschränken zu sollen. Dagegen wurde der Mittelabsatz des früheren Artikels II als nunmehriger neuer Artikel IV herausgehoben, da sich derselbe zwar dem vorhergehenden ersten Absatzes in Betreff des Ausmasses der staatlichen Tarifhoheit anschliesst, jedoch, als den Localbahnen gewidmet, eine besondere Kategorie von Eisenbahnen umfasst, welche mit Rücksicht auf ihre Eigenthümlichkeiten wohl erst später und nur von Fall zu Fall verhalten werden können, die neue Personentarifreform einzuführen. Es wird daher auch die Entscheidung hierüber vollständig der Executive überlassen, wogegen bei der ersten Gruppe der Hauptbahnen nur der Einführungstermin dem Handelsminister vorbehalten bleibt.

IV.

Die finanziellen Folgen der beabsichtigten Reform sind schon im Laufe dieses Berichtes gestreift worden.

Dieselben setzen sich zusammen:

a) aus dem eventuellen Entgange an Transporteinnahmen bei den Staatsbahnen;

b) aus dem Entgange an Stempeln und Gebühren;

c) aus der eventuellen Erhöhung der Subventionen an garantirte Bahnen, wenn bei denselben durch Einführung des neuen Tarifes grössere Ausfälle bewirkt werden sollten.

Die zwei letzten Posten lassen sich ziffermässig beinahe gar nicht feststellen.

Die Gefahr der Post c) wird wohl bei dem Entschlusse der Regierung hierüber, in welchem Zeitpunkte einer garantirten Privatbahn die Aufnahme des neuen Tarifes auferlegt werden solle, mitbestimmend wirken. Es liegt also bis zu einem gewissen Grade in der Hand der Regierung, den Eintritt einer hieraus entstehenden staatlichen Mehrauslage hinauszuschieben.

Der Ausfall ad b) ist auch nicht leicht zu berechnen. Fest steht nur soviel, dass wenn auch die Bahnen formell wie bisher die entsprechenden Gebührenbeträge an das Finanzärar abliefern werden, das Publicum in der Zukunft von der Leistung des nach Tarifpost 47 e), beziehungsweise nach dem Gesetze vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, mit 1 bis 25 kr. per Fahrkarte (25 kr. vom Preise von 12 fl. 50 kr. aufwärts) bemessenen Stempelgebühr befreit werden wird.

Das Hauptaugenmerk wird jedoch Seitens der Staatsfinanzen auf die ad a) erwähnten Entgänge zu richten sein. Es ist nun allerdings nicht zu leugnen, dass Berechnungen dieses Entganges nicht gar zu mechanisch unter Anwendung des neuen Tarifes auf die vorjährige Ziffer der Reisenden, selbst mit Hinzurechnung der bisherigen normalen Frequenzsteigerung[1]) vorgenommen werden dürfen, weil ja die Rückwirkung der neuen Tarife auf die Frequenzsteigung von niemand vorausgesehen werden kann. Nichtsdestoweniger darf man wieder die Berechnung nicht zu sehr geringschätzen, da voraussichtlich der Frequenzzuwachs bei der ersten und zweiten Classe nicht gar so bedeutend sein dürfte, bei der dritten Classe aber der Fernverkehr, welcher ja überhaupt durchaus nicht künstlich erleichtert wird, der Natur dieser Classe nach trotz starker Tarifherabsetzungen noch weniger namhaft zunehmen wird, dagegen der Localverkehr sich, abgesehen von Wien, welches die neu einzuführenden Sätze schon seit 1. Juli 1889 besitzt[2]), erst herausentwickeln muss und dann auch sofort eine Steigerung der Betriebsauslagen hervorrufen wird.

Es ist also begreiflich, dass die k. k. Regierung, trotz ihrer allgemeinen Tendenz zur Herabsetzung der Staatsbahntarife den finanziellen Standpunkt nicht ganz ausser Acht lassen konnte, auch auf die Gefahr hin, dass ihre Befürchtungen schon im ersten Jahre durch günstige Betriebs- und Verkehrsergebnisse werden entkräftet werden. Sie acceptirt daher laut **Tabelle T** nur jene tarifarischen Massnahmen, welche einen mechanisch berechneten Ausfall von 656.758 fl. begründen. Der Ausschuss fügt dieser Summe durch Zerlegung der neunten und zehnten Zone noch fl. 42.532 fl. hinzu, so dass sich der Ausfall mit rund 700.000 fl. bemisst; dagegen lehnt die Regierung weitere Massregeln ab, welche, wie wohl an und für sich berechtigt, den Ausfall um mehr als zwei Millionen erhöhen würden.

Es wird Sache künftiger Erwägungen sein, inwieweit, nach Massgabe eines günstigen finanziellen Erfolges der Reform, dasjenige allmählich dann eintreten kann und soll, was im Publicum mit Recht vor allem anderen begehrt wird und was die nachfolgenden Ausfälle ergeben würde:

Herabsetzung des Schnellzugszuschlags auf 20 Procent des Zonentarifes	1,238,445 fl.
Herabsetzung der Gepäckstaxe	524.088 „
Zerlegung aller übrigen grossen Zonen (11—26) in je 25 km	273.972 „
Summe	2,036.505 fl.

Auf Grund der obigen Ausführungen, welche ebenso wie alle von der k. k. Generaldirection für diesen Bericht gelieferten sehr instructiven Tabellen und Ausweise die grosse volkswirthschaftliche uud sociale Bedeutung der geplanten Tarifreform und deren Vervollkommnungsfähigkeit unzweifelhaft darthun dürften, erlaubt sich der Eisenbahnausschuss den Antrag zu stellen, das hohe Haus wolle:

1. dem sub A beigeschlossenen Gesetzentwurfe die verfassungsmässige Genehmigung ertheilen;
2. die weiterfolgenden Resolutionen 1 bis 5 beschliessen;
3. den Resolutionsantrag des Abgeordneten Kyrle und Genossen (Nr. 909 der Beilagen), dann
4. die Petitionen zu den ZZ. 46, 48, 5760, 5965, 6244, 6257, 6565, 6596, 6608 und 6634 als erledigt erklären.

Wien, 28. April 1890.

Jaworski, Obmann. Biliński, Berichterstatter.

[1]) Der Zuwachs betrug z. B. im Jahre 1889 gegen 1888: an Frequenz 4·47 Procent, an Einnahmen 8·39 Procent (Jahresbericht, S. 81).

[2]) Die niedrigen Taxen werden nur für etwas weitere Stationen, bis zu welchen die Localzüge ohnehin, und zwar oft leer verkehren, gelten als bisher, was lediglich eine bessere Vertheilung des Publicums im Localverkehre um Wien nach sich ziehen wird.

Beilage A.

Gesetz vom . . . .,

womit einige Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, abgeändert werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I. In Abänderung der entgegenstehenden Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, wird die Regierung ermächtigt, bei der Feststellung des auf den Staatsbahnen einzuführenden, auf ermässigten Einheitstaxen und einer Zoneneintheilung beruhenden Personentarifes (Kreuzer-Zonentarif):

1. In jenen einzelnen, am Anfange einiger Zonen vorkommenden Relationen, in welchen die neuen Tarifsätze höher sind, als die im Artikel I, Absatz 2 des obigen Gesetzes bestimmten Maximaltarifsätze, diese letzteren dementsprechend zu überschreiten;
2. den bei Schnellzügen nach Massgabe des Artikels I, Absatz 3 und 4 des obigen Gesetzes einzuhebenden Zuschlag von 20 auf höchstens 50 Procent der neuen Personenzugspreise zu erhöhen;
3. von der im Artikel I, Absatz 5 des obigen Gesetzes angeordneten Tarifermässigung für gemischte Züge abzusehen;
4. das im Artikel II, Absatz 2 des obigen Gesetzes festgesetzte Freigewicht für Reisegepäck aufzulassen und für die Beförderung von Reisegepäck die Einheitstaxe von höchstens 0·2 kr. ö. W. für je 10 kg und 1 km zur Einhebung zu bringen.

Artikel II. Desgleichen wird die Regierung ermächtigt jenen Privateisenbahnunternehmungen, welche die bezüglich ihrer Hauptlinien einzuhebenden Personentarife mindestens annäherungsweise auf das Ausmass der im Artikel I bezeichneten Tarife der Staatsbahnen herabsetzen, auf die Dauer der Einhebung dieser herabgesetzten Fahrpreise die im Artikel I bezeichneten Abweichungen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, zu gestatten.

In diesem Falle sind die Tarife und Beförderungsbedingungen für Reisegepäck, sowie für die mit dem Personentransporte zusammenhängende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, dann sämmtliche Nebenbestimmungen für die Beförderung von Personen durch den Handelsminister nach einheitlichen Grundsätzen auf Grund der bei den Staatsbahnen geltenden Bestimmungen festzustellen.

Artikel III. Jene Privateisenbahnunternehmungen, welche in Gemässheit ihrer Concessionsbestimmungen gehalten sind, sich einer gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterwerfen, haben auf ihren Linien, insoweit dieselben als Hauptbahnen betrieben werden, die im Artikel II bezeichneten Beförderungsbestimmungen und herabgesetzten Tarife und mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte zur Einfürung zu bringen.

Mit den übrigen Privateisenbahnunternehmungen, welche Hauptbahnen betreiben, hat der Handelsminister behufs einer mit den vorstehenden Bestimmungen übereinstimmenden Regelung der Personenfahrpreise und der Reisegepäcksbeförderung in Unterhandlung zu treten.

Artikel IV. In Ansehung der einer gesetzlichen Regelung der Tarife nnterworfenen Localbahnen bleibt die Entschei-

dung über die Einführung der obigen Tarife dem Ermessen des Handelsministers vorbehalten.

Artikel V. Die Bestimmungen für die Beförderung von Militärpersonen werden durch das gegenwärtige Gesetz nicht berührt.

Artikel VI. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Handelsminister beauftragt.

Resolutionen.

Die k. k. Regierung wird aufgefordert:

1. nach Massgabe eines günstigen finanziellen Erfolges der Personentarifreform die Schnellzugszuschläge, und zwar vor Allem für die II., eventuell die III. Classe, dann die Gepäckstaxe herabzusetzen;

2. die zwei ersten Fünfzig-Kilometerzonen (9. und 10. Zone) in je zwei Zonen zu je 25 km zu zerlegen;

3. die bisherige Fahrbegünstigung der Staatsbeamten auch nach Einführung des Kreuzer-Zonentarifes aufrecht zu erhalten;

4. dieselbe Begünstigung den pensionirten Staatsbeamten zuzuwenden;

5. bei den Eisenbahnverwaltungen dahin zu wirken, dass den zu militärischen Dienstleistungen einberufenen Recruten, Reservisten und Landwehrmännern das Recht eingeräumt werde, bei Benützung der Eisenbahn zum und vom Garnisonsorte statt des nach dem bisherigen Uebereinkommen mit der Kriegsverwaltung zukommenden halben Fahrpreises III. Classe, die Fahrgebühren nach dem Militärtarifsatze zu entrichten.

Beilage B.

Von Podwoloczyska nach Wien

via Oderberg:

per Eilzug II. Classe . . . . 39 fl. 90 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 31 „ 90 „

via Budapest:

per Eilzug II. Classe . . . . 27 fl. 80 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 23 „ 60 „

Von Brody nach Wien

via Oderberg:

per Eilzug II. Classe . . . . 35 fl. 40 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 28 „ 30 „

via Budapest:

per Eilzug II. Classe . . . . 23 fl. 40 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 19 „ 80 „

Von Lemberg nach Wien

via Oderberg:

per Eilzug II. Classe . . . . 31 fl. 70 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 25 „ — „

via Budapest:

per Eilzug II. Classe . . . . 19 fl. 60 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 16 „ 80 „

Von Przemysl nach Wien

via Oderberg:

per Eilzug II. Classe . . . . 27 fl. 50 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 21 „ 50 „

via Budapest:

per Eilzug II. Classe . . . . 20 fl. — kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 17 „ 30 „

Von Czernowitz nach Wien

via Oderberg:

per Eilzug II. Classe . . . . 43 fl. 30 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 34 „ 70 „

via Budapest:

per Eilzug II. Classe . . . . 31 fl. 20 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 26 „ 50 „

Von Stanislau nach Wien

via Oderberg:

per Eilzug II. Classe . . . . 35 fl. 30 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 30 „ 10 „

via Budapest:

per Eilzug II. Classe . . . . 19 fl. 80 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 17 „ — „

Von Brody nach Graz

via Wien:

per Eilzug II. Classe . . . . 46 fl. 70 kr.
per Personenzug II Classe . . . . 37 „ 80 „

via Budapest-Raab:

per Eilzug II. Classe . . . . 24 fl. 60 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 21 „ 30 „

Von Lemberg nach Graz

via Wien:

per Eilzug II. Classe . . . . 43 fl. — kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 34 „ 50 „

via Budapest-Raab:

per Eilzug II. Classe . . . . 20 fl. 80 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 18 „ 30 „

Von Przemysl nach Graz

via Wien:

per Eilzug II. Classe . . . . 38 fl. 80 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 31 „ — „

via Budapest-Raab:

per Eilzug II. Classe . . . . 21 fl. 20 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 18 „ 80 „

Von Czernowitz nach Fiume

via Wien:

per Eilzug II. Classe . . . . 71 fl. 20 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 58 „ 70 „

via Budapest:

per Eilzug II. Classe . . . . 29 fl. 20 kr.
per Personenzug . . . . 26 „ — „

Von Lemberg nach Fiume

via Wien:

per Eilzug II. Classe . . . . 60 fl. 10 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 49 „ — „

via Budapest:

per Eilzug II. Classe . . . . 17 fl. 60 kr.
per Personenzug II. Classe . . . . 16 „ 30 „

Beilage C.

Normale Grundtaxen.

Bahn	Classe			Classe	
K. k. Staatsbahnen	III. Classe		1 kr.	II. Classe	2 kr.
Hessische Ludwig-Bahn	III.	„ Pfg. 3·4	= 1·7 „	II.	„ Pfg. 5·3 = 2·65 „
Preussische Staatsbahnen	IV.	„ „ 2·00	= 1·00 „		
Belgische Staatsbahnen	III.	„ Cts. 3·78	= 1·51 „	II.	„ Cts. 5·67 = 2·26 „
Sächsische Staatsbahnen	III.	„ Pfg. 4·00	= 2·00 „	II.	„ Pfg. 6·00 = 3·00 „
Schweizerische N. O. B.	III.	„ Cts. 4·2	= 1·68 „	II.	„ Cts. 5·85 = 2·34 „

Beilage D.

Vergleichung von Gepäcks-Grundtaxen ausländischer Bahnverwaltungen.

	per 10 kg und 1 km		Freigewicht
Mittelmeerbahn	Lire 0·452	= kr. 0·18	—
Schweizerische Nordostbahn	Cts. 0·5	= „ 0·2	—
Elsass-Lothringer Bahn	Pfg. 0·424	= „ 0·212	—
Belgische Staatsbahnen	Cts. 0·6	= „ 0·24	—
Badische Staatsbahnen Bayerische Staatsbahnen Hessische Ludwig-Bahn Pfälzische Bahn Württemberger Bahn	Pfg. 0·56	= „ 0·28	—
Französische Ostbahn	Cts. 0·5 bis 40 kg	= „ 0·2	30
„ „	„ 0·4 über 40 „	= „ 0·16	
Preussische Staatsbahnen	Pfg. 0·5	= „ 0·25	25
Sächsische Staatsbahnen	„ 0·533	= „ 0·266	25
Werrabahn	„ 0·7	= „ 0·35	20
K. k. Staatsbahnen		„ 0·2	—

Beilage E.

Kreuzer-Zonentarif.

Zone	Kilometer	Zonentaxe Personenzug III	II.	I.	Schnellzug III.	II.	I	Zone	Kilometer	Zonentaxe Personenzug III.	II.	I.	Schnellzug III.	II.	I.
		Kreuzer								Kreuzer					
1	1—10	10	20	30	15	30	45	14	351—400	400	800	1200	600	1200	1800
2	11—20	20	40	60	30	60	90	15	401—450	450	900	1350	675	1350	2025
3	21—30	30	60	90	45	90	135	16	451—500	500	1000	1500	750	1500	2250
4	31—40	40	80	120	60	120	180	17	501—550	550	1100	1650	825	1650	2475
5	41—50	50	100	150	75	150	225	18	551—600	600	1200	1800	900	1800	2700
6	51—65	65	130	195	98	195	293	19	601—650	650	1300	1950	975	1950	2925
7	66—80	80	160	240	120	240	360	20	651—700	700	1400	2100	1050	2100	3150
8	81—100	100	200	300	150	300	450	21	701—750	750	1500	2250	1125	2250	3375
9	101—150	150	300	450	225	450	675	22	751—800	800	1600	2400	1200	2400	3600
10	151—200	200	400	600	300	600	900	23	801—850	850	1700	2550	1275	2550	3825
11	201—250	250	500	750	375	750	1125	24	851—900	900	1800	2700	1350	2700	4050
12	251—300	300	600	900	450	900	1350	25	901—950	950	1900	2850	1425	2850	4275
13	301—350	350	700	1050	525	1050	1575	26	951—1000	1000	2000	3000	1500	3000	4500

Im Falle der Zerlegung der 9. und 10. Zone:

Zone	Kilometer	Personenzug III	II.	I.	Schnellzug III.	II.	I
9	101—125	125	250	375	$187\frac{1}{2}$	375	$552\frac{1}{2}$
9a	126—150	150	300	450	225	450	675
10	151—175	175	350	525	$262\frac{1}{2}$	525	$787\frac{1}{2}$
10a	176—200	200	400	600	300	600	900

Beilage F.

Vergleichende Zusammenstellung

des Kreuzer-Zonentarifes mit dem ungarischen Zonentarif.

a) Zonentaxen,
b) Gepäckstaxen für 25 Kilogramm,
c) Summe von a) und b).

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen

Zone	Kilometer		Personenzug			Schnellzug		
			III.	II.	I.	III.	II.	I.
1	1—10	a)	10	20	30	15	30	45
		b)	5	5	5	5	5	5
		c)	15	25	35	20	35	50
2	11—20	a)	20	40	60	30	60	90
		b)	8	8	8	8	8	8
		c)	28	48	68	38	68	98
3	21—30	a)	30	60	90	45	90	135
		b)	13	13	13	13	13	13
		c)	43	73	103	58	103	148
4	31—40	a)	40	80	120	60	120	180
		b)	18	18	18	18	18	18
		c)	58	98	138	78	138	198
5	41—50	a)	50	100	150	75	150	225
		b)	23	23	23	23	23	23
		c)	73	123	173	98	173	248
6	51—65	a)	65	130	195	98	195	293
		b)	30	30	30	30	30	30
		c)	95	160	225	128	225	323
7	66—80	a)	80	160	240	120	240	360
		b)	38	38	38	38	38	38
		c)	118	198	278	158	278	398
8	81—100	a)	100	200	300	150	300	450
		b)	45	45	45	45	45	45
		c)	145	245	345	195	345	495
9	101—150	a)	150	300	450	225	450	675
		b)	63	63	63	63	63	63
		c)	213	363	513	288	513	738
10	151—200	a)	200	400	600	300	600	900
		b)	88	88	88	88	88	88
		c)	288	488	688	388	688	988
11	201—250	a)	250	500	750	375	750	1125
		b)	113	113	113	113	113	113
		c)	363	613	863	488	863	1238

Kgl. Ungarische Staatsbahnen

Zone	Kilometer		Personenzug			Schnellzug		
			III.	II.	I.	III.	II.	I.
1	1—10	a)	10	15	30	.	.	.
		b)	25	25	25	.	.	.
		c)	35	40	55	.	.	.
2	11—20	a)	15	22	40	.	.	.
		b)	25	25	25	.	.	.
		c)	40	47	65	.	.	.
I.	1—25	a)	25	40	50	30	50	60
		b)	25	25	25	25	25	25
		c)	50	65	75	55	75	85
II.	26—40	a)	50	80	100	60	100	120
		b)	25	25	25	25	25	25
		c)	75	105	125	85	125	145
III.	41—55	a)	75	120	150	90	150	180
		b)	25	25	25	25	25	25
		c)	100	145	175	115	175	205
IV.	56—70	a)	100	160	200	120	200	240
		b)	50	50	50	50	50	50
		c)	150	210	250	170	250	290
V.	71—85	a)	125	200	250	150	250	300
		b)	50	50	50	50	50	50
		c)	175	250	300	200	300	350
VI.	86—100	a)	150	240	300	180	300	360
		b)	50	50	50	50	50	50
		c)	200	290	350	230	350	410
VII.	101—115	a)	175	280	350	210	350	420
		b)	100	100	100	100	100	100
		c)	275	380	450	310	450	520
VIII.	116—130	a)	200	320	400	240	400	480
		b)	100	100	100	100	100	100
		c)	300	420	500	340	500	580
IX.	131—145	a)	225	360	450	270	450	540
		b)	100	100	100	100	100	100
		c)	325	460	550	370	550	640
X.	146—160	a)	250	400	500	300	500	600
		b)	100	100	100	100	100	100
		c)	350	500	600	400	600	700
XI.	161—175	a)	275	440	550	330	550	660
		b)	100	100	100	100	100	100
		c)	375	540	650	430	650	760
XII.	176—200	a)	300	480	600	360	600	720
		b)	100	100	100	100	100	100
		c)	400	580	700	460	700	820
XIII.	201—225	a)	350	530	700	420	650	840
		b)	100	100	100	100	100	100
		c)	450	630	800	520	750	940
XIV.	226 und darüber	a)	400	580	800	480	700	960
		b)	100	100	100	100	100	100
		c)	500	680	900	580	800	1060

Beilage M. m.

In nachfolgenden Relationen werden mit Rücksicht auf die bestehenden Concurrenzen die Fahrpreise beibehalten, beziehungsweise ermässigt berechnet werden.

a) Für die einfache Fahrt mit dem Schnellzuge:
Salzburg—Wörgl,
Salzburg—Innsbruck,
Salzburg—Bregenz,
Salzburg—Buchs,
Salzburg—St. Margarethen,

b) für die Tour- und Retourfahrt mit Schnellzügen:
Wien—Villach,
Wien—Klagenfurt,
Wien—Tarvis,
Wien—Lees Veldes,
Wien—Pontafel,
Wien—Innsbruck,
Wien—Bregenz,
Wien—Buchs,
Wien—St. Margarethen,
Salzburg—Innsbruck,
Salzburg—Bregenz,
Salzburg—Buchs,
Salzburg—St. Margarethen,
Wien—Eger,
Wien—Franzensbad,
Wien—Carlsbad.

Beilage N.

Verzeichniss

der auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen tarifarisch bestehenden Fahrlegitimationen und Grundtaxen.

Postnummer	Gattung der Fahrlegitimationen	Aufliegend für I. Classe	II.	III.	Grundtaxen per Kilometer I. Classe Kreuzer	II.	III.
1	Personenzugskarten	1	1	1	4·75	3·0	2·0
2	Schnellzugskarten	1	1	1	5·75	4·0	2·5
3	Gemischte Zugskarten	1	1	1	3·84	2·25	1·5
	IV. Classe	.	.	.	.	.	1·2
4	Tour- und Retourkarten für Personenzüge	1	1	1	3·80	2·40	1·60
5	„ „ „ „ Schnellzüge	1	1	1	4·80	3·40	2·10
6	Abonnementskarten für Personenzüge	1	1	1	3·80	2·40	1·60
7	Schnellzugsergänzungsbillets für alle Classen		1		verwendbar		1·0
8	Combinirte Billets für Schnell- und Personenzüge	1	1	1	Combination der normalen Preise		
9	„ „ „ Personen- und Gemischte Züge	1	1	1			
10	Werthmarkenbillete für Schnellzüge	1	1	1	4·60	3·20	2·00
11	„ „ Personenzüge	1	1	1	3·80	2·40	1·60
12	„ tour und retour	1	1	1	3·80	2·40	1·60
13	Tour- und Retourkarten für Sonntage	.	1	1	.	1·8—1·5	1·4—1·0
14	Vergnügungszugskarten	.	1	1	.	1·5—0·75	1·0—0·53
15	Arbeiterkarten bei Trupps von mindestens 10 Personen	.	.	1	.	.	1·0—0·8
16	„ (Arbeiterwagenkarten) einzeln	.	.	1	.	.	1·5
17	Arbeiter-Tour- und Retourkarten über 50 Kilometer	.	.	1	.	.	1·0
18	„ Wochenkarten	.	.	1	12 kr. Grundtaxe und		0·4
19	Marktkarten (tour und retour)	.	.	1	.	.	1·0
20	Rundreisebillets (fixe)	1	1	1	4·2	2·88	1·56
21	„ (combinirbar) auf Schnellzugsstrecken	1	.	1	4·2	2·88	1·56
22	„ „ „ Strecken, wo Schnellzüge nicht verkehren	1	1	1	4·0	2·28	1·50
23	Schülerkarten	.	1	1	.	0·8	0·5
24	Jahrespermanenzkarten	1	1	1	Pauschalbeträge		
25	Saisonkarten	1	1	1			
26	Theilstreckenkarten	1	1	1			
27	Biancobillets (Civil-)	.	.	.	.	.	.
28	„ für Werthmarken	.	.	.	.	.	.
29	Militärbillets	.	.	1	.	.	0·8
30	Wallfahrerkarten	.	.	1	.	.	1·0

Beilage O.

Vergleichende Uebersicht

zwischen den Fahrpreisen III. und II. Classe P. Z. des Kreuzer-Zonentarifes und den nachstehenden Tour- und Retourkartenpreisen ausländischer Bahnen.

Kilometer	K. k. Staatsbahnen	Hessische Ludwig-Bahn				Preussische Staatsbahnen, Sächsische Staatsbahnen		Belgische Staatsbahnen		Sächsische Staatsbahnen		Schweizerische Nordostbahn		K. k. Staatsbahnen	Hessische Ludwig-Bahn				Belgische Staatsbahnen		Sächsische Staatsbahnen		Schweizerische Nordostbahn	
	Kreuzer-Zonentarif III. Classe	Tour- und Retourkarten III. Classe (eine Fahrt)		Sonntags-Tour- und Retourkarten III. Classe (eine Fahrt)		IV. Classe		Tour- und Retourkarten III. Classe (eine Fahrt)		Tour- und Retourkarten III. Classe (eine Fahrt)		Tour- und Retourkarten III. Classe (eine Fahrt)		Kreuzer-Zonentarif II. Classe	Tour- und Retourkarten II. Classe (eine Fahrt)		Sonntags-Tour- und Retourkarten II. Classe (eine Fahrt)		Tour- und Retourkarten II. Classe (eine Fahrt)		Tour- und Retourkarten II. Classe (eine Fahrt)		Tour- und Retourkarten II. Classe (eine Fahrt)	
	Gulden	Pfg.	= kr.	Pfg.	= kr.	Pfg.	= kr.	Cent.	= kr.	Pfg.	= kr.	Cent.	= kr.	Gulden	Pfg.	= kr.	Pfg.	= kr.	Cent.	= kr.	Pfg.	= kr.	Cent.	= kr.
5	0·10	13	6·5	8·5	4·25	10	5	18	7	15	8	23	9	0·20	20	10	13	6·5	25	10	20	10	30	12
10	0·10	26	13	17	8·5	20	10	33	13	30	15	43	17	0·20	40	20	26·5	13·25	48	15	40	20	60	24
11	0·20	28	14	Nur an Sonn- und Feiertagen zwischen zwei benachbarten Stationen		30	15	35	14	30	15	48	19	0·40	44	22	.	.	50	20	44	22	65	26
20	0·20	51	26			40	20	63	25	55	28	75	30	0·40	80	40	.	.	93	37	80	40	105	42
21	0·30	54	27			50	25	65	26	60	30	78	31	0·60	85	43	.	.	98	39	84	42	110	44
30	0·30	77	38			60	30	93	37	80	40	110	44	0·60	120	60	.	.	138	55	120	60	158	63
31	0·40	79	39			70	35	95	38	85	43	115	46	0·80	125	63	.	.	143	57	124	62	163	65
40	0·40	102	51	.	.	80	40	123	49	110	55	148	59	0·80	160	80	.	.	183	73	160	80	210	84
41	0·50	105	52	.	.	90	45	125	50	115	58	150	60	1·00	165	83	.	.	188	75	164	82	215	86
50	0·50	128	64	.	.	100	50	153	61	135	68	183	73	1·00	200	100	.	.	228	91	200	100	260	104
65	0·65	166	83	.	.	130	65	198	79	175	88	238	95	1·30	260	130	.	.	295	118	260	130	340	136
80	0·80	204	102	.	.	160	80	243	97	215	108	293	117	1·60	320	160	.	.	365	146	320	160	418	167
100	1·00	255	128	.	.	200	100	303	121	270	135	365	146	2·00	400	200	.	.	455	182	400	200	520	208
200	2·00	510	255	.	.	400	200	605	242	540	270	730	292	4·00	800	400	.	.	908	362	800	400	1040	416
300	3·00	.	.	.	.	600	300	908	363	.		.	.	6·00	.	.	.	.	1363	545	.	.	.	.
400	4·00	.	.	.	.	800	400	.	.	.	.	.	.	8·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
500	5·00	.	.	.	.	1000	500	.	.	.	.	.	.	10·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
600	6·00	.	.	.	.	1200	600	.	.	.	.	.	.	12·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
700	7·00	.	.	.	.	1400	700	.	.	.	.	.	.	14·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
800	8·00	.	.	.	.	1600	800	.	.	.	.	.	.	16·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Umrechnungscurs 200 Pf. = 100 kr.; 250 Cts. = 100 kr.

Tour- und Retourkarten III. Classe:

Grundtaxe	für 1 km auf den k. k. Staatsbahnen	1·00 kr.
"	" 1 " " der Hessischen Ludwig-Bahn Pfg. 2·55 =	1·28 "
Sonntag-Retour-Billets	" 1 " " " " " " 1·7 =	0·85 "
"	" 1 " " den Belgischen Staatsbahnen Cts. 3·03 =	1·21 "
"	" 1 " " " Sächsischen " Pfg. 2·7 =	1·35 "
"	" 1 " " der Schweizerischen Nordostb. Cts. 3·65 =	1·46 "

Beilage P.

Kreuzer-Zonentarif sammt Gepäckszuschlag

auf die Zonenmitte berechnet, verglichen mit den heutigen Tour- und Retourkartenpreisen.

Zone	Kilometer		Zonentaxe Personenzug III.	Personenzug II.	Personenzug I.	Zonentaxe Schnellzug III.	Schnellzug II.	Schnellzug I.
1		a)	10	20	30	15	30	45
	1—10	b)	3	3	3	3	3	3
		c)	13	23	33	18	33	48
	5	d)	9	13	20	14	18	25
2		a)	20	40	60	30	60	90
	11—20	b)	8	8	8	8	8	8
		c)	28	48	68	38	68	98
	15	d)	25	38	60	33	53	75
3		a)	30	60	90	45	90	1·35
	21—30	b)	13	13	13	13	13	13
		c)	43	73	1·03	58	1·03	1·48
	25	d)	40	60	95	53	85	1·20
4		a)	40	80	1·20	60	1·20	1·80
	31—40	b)	18	18	18	18	18	18
		c)	58	98	1·38	78	1·38	1·98
	35	d)	60	85	1·35	78	1·20	1·70
5		a)	50	1·00	1·50	75	1·50	2·25
	41—50	b)	23	23	23	23	23	23
		c)	73	1·23	1·73	98	1·73	2·48
	45	d)	75	1·10	1·75	98	1·55	2·20
6		a)	59	1·17	1·76	88	1·76	2·64
	51—65	b)	30	30	30	30	30	30
		c)	89	1·47	2·06	1·18	2·06	2·94
	58	d)	95	1·40	2·25	1·25	2·00	2·85
7		a)	74	1·47	2·21	1·11	2·21	3·32
	66—80	b)	38	38	38	38	38	38
		c)	1·12	1·85	2·59	1·49	2·59	3·70
	73	d)	1·20	1·80	2·85	1·58	2·55	3·60
8		a)	90	1·80	2·70	1·35	2·70	4·05
	81—100	b)	45	45	45	45	45	45
		c)	1·35	2·25	3·15	1·80	3·15	4·50
	90	d)	1·45	2·20	3·50	1·90	3·10	4·40
9		a)	1·25	2·50	3·75	1·88	3·75	5·63
	101—150	b)	63	63	63	63	63	63
		c)	1·88	3·13	4·38	2·51	4·38	6·26
	125	d)	2·05	3·05	4·85	2·70	4·35	6·15
10		a)	1·75	3·50	5·25	2·63	5·25	7·88
	151—200	b)	88	88	88	88	88	88
		c)	2·63	4·38	6·13	3·51	6·13	8·76
	175	d)	2·85	4·30	6·80	3·75	6·10	8·60
11		a)	2·25	4·50	6·75	3·38	6·75	10·13
	201—250	b)	1·13	1·13	1·13	1·13	1·13	1·13
		c)	3·38	5·63	7·88	4·51	7·88	11·26
	225	d)	3·70	5·50	8·75	4·95	7·80	11·35
12		a)	2·75	5·50	8·25	4·13	8·25	12·38
	251—300	b)	1·38	1·38	1·38	1·38	1·38	1·38
		c)	4·13	6·88	9·63	5·51	9·63	13·76
	275	d)	4·50	6·75	10·65	5·90	9·55	13·45
13		a)	3·25	6·50	9·75	4·88	9·75	14·63
	301—350	b)	1·63	1·63	1·63	1·63	1·63	1·63
		c)	4·88	8·13	11·38	6·51	11·38	16·26
	325	d)	5·30	7·95	12·60	6·95	11·25	15·90
14		a)	3·75	7·50	11·25	5·63	11·25	16·88
	351—400	b)	1·88	1·88	1·88	1·88	1·88	1·88
		c)	5·63	9·38	13·13	7·51	13·13	18·76
	375	d)	6·10	9·20	14·50	8·00	13·00	18·30
15		a)	4·25	8·50	12·75	6·38	12·75	19·13
	401—450	b)	2·13	2·13	2·13	2·13	2·13	2·13
		c)	6·38	10·63	14·88	8·51	14·88	21·26
	425	d)	6·95	10·40	16·40	9·10	14·70	20·70
16		a)	4·75	9·50	14·25	7·13	14·25	21·38
	451—500	b)	2·38	2·38	2·38	2·38	2·38	2·38
		c)	7·13	11·88	16·63	9·51	16·63	23·76
	475	d)	7·75	11·65	18·30	10·20	16·55	23·20
17		a)	5·25	10·50	15·75	7·88	15·75	23·63
	501—550	b)	2·63	2·63	2·63	2·63	2·63	2·63
		c)	7·88	13·13	18·38	10·51	18·38	26·26
	525	d)	8·55	12·85	20·20	11·25	18·25	25·60
18		a)	5·75	11·50	17·25	8·63	17·25	25·88
	551—600	b)	2·88	2·88	2·88	2·88	2·88	2·88
		c)	8·63	14·38	20·13	11·51	20·13	28·76
	575	d)	9·40	14·05	22·10	12·35	19·95	28·00
19		a)	6·25	12·50	18·75	9·38	18·75	28·13
	601—650	b)	3·13	3·13	3·13	3·13	3·13	3·13
		c)	9·38	15·63	21·88	12·51	21·88	31·26
	625	d)	10·20	15·25	24·00	13·40	21·65	30·40
20		a)	6·75	13·50	20·25	10·13	20·25	30·38
	651—700	b)	3·38	3·38	3·38	3·38	3·38	3·38
		c)	10·13	16·88	23·63	13·51	23·63	33·76
	675	d)	11·00	16·45	25·90	14·45	23·35	32·80
21		a)	7·25	14·50	21·75	10·88	21·75	32·63
	701—750	b)	3·63	3·63	3·63	3·63	3·63	3·63
		c)	10·88	18·13	25·38	14·51	25·38	36·26
	725	d)	11·85	17·65	27·80	15·55	25·05	35·20
22		a)	7·75	15·50	23·25	11·63	23·25	34·88
	751—800	b)	3·88	3·88	3·88	3·88	3·88	3·88
		c)	11·63	19·38	27·13	15·51	27·13	38·76
	775	d)	12·65	18·85	29·70	16·60	26·75	37·60
23		a)	8·25	16·50	24·75	12·38	24·75	37·13
	801—850	b)	4·13	4·13	4·13	4·13	4·13	4·13
		c)	12·38	20·63	28·88	16·51	28·88	41·26
	825	d)	13·45	20·05	31·60	17·65	28·45	40·00
24		a)	8·75	17·50	26·25	13·13	26·25	39·38
	851—900	b)	4·38	4·38	4·38	4·38	4·38	4·38
		c)	13·13	21·88	30·63	17·51	30·63	43·86
	875	d)	14·25	21·25	33·50	18·70	30·15	42·40
25		a)	9·25	18·50	27·75	13·88	27·75	41·63
	901—950	b)	4·63	4·63	4·63	4·63	4·63	4·63
		c)	13·88	23·13	32·38	18·51	32·38	46·26
	925	d)	15·05	22·45	35·40	19·75	31·85	44·80
26		a)	9·75	19·50	29·25	14·63	29·25	43·88
	951—1000	b)	4·88	4·88	4·88	4·88	4·88	4·88
		c)	14·63	24·38	34·13	19·51	34·13	48·76
	975	d)	15·85	23·65	37·30	20·85	33·65	47·30

a) Zonentaxen auf die Zonenmitte berechnet.
b) Die auf die Zonenmitte berechneten Gepäcks-Zonentaxen mit Grundtaxe 0·2 kr. per 10 kg und 1 km.
c) Die Summe der Gebühren von a) und b).
d) Die heutigen Tour- und Retourkartenpreise für eine Fahrt auf die Zonenmitte berechnet.

Beilage Q.

Vergleichung

des

Kreuzer-Zonentarifes mit dem Maximaltarife des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64.

Zone	Kilometer	Gesetzlicher Maximaltarif (incl. ärarischer Stempelgebühr)						Kreuzer-Zonentarif					
		Personenzug			Schnellzug			Personenzug			Schnellzug		
		III	II	I	III	II	I	III	II	I	III	II	I
		Kreuzer ö. W. Noten											
	Grundtaxe pro Kilometer	2·4	3·6	5·0	2·88	4·32	6·0	1·0	2·0	3·0	1·5	3·0	4·5
I	1*)	**4·0**	**5·0**	**6·0**	**4·0**	**6·0**	**7·0**	10	20	30	15	30	45
	2*)	**6·0**	**9·0**	**11·0**	**7·0**	**10·0**	**13·0**						
	3*)	**9·0**	**12·0**	**16·0**	**10·0**	**14·0**	**19·0**						
	4*)	11·0	**16·0**	**21·0**	**13·0**	**19·0**	**25·0**						
	5*)	13·0	**19·0**	**26·0**	16·0	**23·0**	**31·0**						
	6*)	.	23·0	31·0	.	**27·0**	**37·0**						
	7*)	.	.	.	.	32·0	**43·0**						
	8*)	.	.	.	.	.	49·0						
II	11	28	41	**57**	33	**49**	**68**	20	40	60	30	60	90
	12	.	.	62	.	**54**	**74**						
	13	.	.	.	.	**59**	**80**						
	14	.	.	.	.	63	**86**						
	15	.	.	.	.	.	92						
III	21	53	78	108	63	93	**129**	30	60	90	45	90	135
	22	.	.	.	.	.	135						
IV	31	77	115	159	92	137	190	40	80	120	60	120	180
V	41	101	151	210	122	182	251	50	100	150	75	150	225
VI	51	126	188	261	150	226	313	65	130	195	98	195	293
VII	66	163	243	337	195	292	404	80	160	240	120	240	360
VIII	81	199	298	414	239	357	496	100	200	300	150	300	450
IX	101	248	372	516	297	**446**	**619**	150	300	450	225	450	675
	102	.	.	.	.	450	**625**	(Im Falle der Zerlegung der Zone:)					
	103	.	.	.	.	.	**631**	125	250	375	187½	375	562½
	104	.	.	.	.	.	**637**						
	105	.	.	.	.	.	**643**						
	106	.	.	.	.	.	**649**						
	107	.	.	.	.	.	**655**						
	108	.	.	.	.	.	**661**						
	109	.	.	.	.	.	**668**						
	110	.	.	.	.	.	**674**						
	111	.	.	.	.	.	680						
X	151	371	555	771	444	667	925	200	400	600	300	600	900

Anmerkung

1.

*) Die gesetzlichen Maximaltarifsätze für km 1—8 kommen nicht in Betracht, da die Bahnen befugt sind, als Minimalgebühr den Tarifsatz für 8 km, d. i. bei Personenzügen 21, 30, 41 kr. und bei Schnellzügen 25, 36, 49 kr. (incl. Stempel) einzuheben.

2.

Im Falle der Zerlegung der IX. Zone in 2 Zonen à 25 km werden sich die Gebühren für die kritischen km 101 bis 110 mit den in Klammern beigedruckten Ziffern stellen, womit die Ueberschreitungen auch in Zone IX entfallen würden.

Beilage R.

Vergleichende Zusammenstellung

der auf die kilometrischen Entfernungen entwickelten Fahrpreise nachstehender österreichischer und ungarischer Bahnen.

Personenzug — I. Classe

Kilometer	K. k. österr. Staatsbahnen: Taxen bis zum Jahre 1882	K. k. österr. Staatsbahnen: heutige Taxen	K. k. österr. Staatsbahnen: Zonentaxen	Buschtěhrader Eisenbahn	Carl Ludwig-Bahn	Nordbahn	Nordwestbahn	Staatseisenbahn österr. Linie	Südbahn: alter Tarif	Südbahn: neuer Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: alter Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: Zonentarif
Grundtaxen[1])	4·75	4·75	3·0	4·8	4·75	4·0	4·8	4·75	4·75	.	5·0	.
5	37	**25**	30	40	37	**20**	40	**25**	42 [2])	30	50	30
15	73	75	60	74	73	60	74	73	85	70	90	**40**
25	122	120	90	123	122	100	123	122	148	120	150	**50**
35	170	170	120	172	170	140	172	170	190	170	210	**100**
45	219	220	150	221	219	180	221	219	253	220	270	150
58	282	280	195	285	282	240	285	282	318	280	350	200
73	354	350	240	359	354	300	359	354	401	160	440	250
90	437	440	300	441	437	370	441	437	507	440	540	300
125	606	610	450	612	606	510	612	606	697	600	750	**400**
175	848	850	600	857	848	710	857	848	972	840	1050	550
225	1091	1090	750	1102	1091	920	1102	1091	1246	1080	1360	**700**
275	1331	1330	900	.	1331	1120	1345	1331	1515	1340	1660	**800**
325	1569	1570	1050	.	1569	1330	1585	1569	1805	1540	1960	**800**
375	1806	1810	1200	.	1807	1530	1825	1806	2074	1740	2260	**800**
425	2044	2040	1350	.	2044	1730	2065	2044	2343	1940	2560	**800**
475	2281	2280	1500	.	2271	.	2305	2281	2613	2100	2860	**800**
525	.	2520	1650	.	2519	.	.	2519	2882	2240	3160	**800**
575	.	2760	1800	.	.	.	.	2756	3171	2380	3460	**800**
625	.	2990	1950	.	.	.	.	.	3441	2520	3760	**800**
675	.	3230	2100	.	.	.	.	.	3710	2660	4060	**800**
725	.	3470	2250	.	.	.	.	.	3979	2780	4360	**800**
775	.	3710	2400	.	.	.	.	.	4248	2920	4670	**800**
825	.	3940	2550	.	.	.	.	.	4517	3060	4970	**800**

Personenzug — II. Classe

Kilometer	K. k. österr. Staatsbahnen: Taxen bis zum Jahre 1882	K. k. österr. Staatsbahnen: heutige Taxen	K. k. österr. Staatsbahnen: Zonentaxen	Buschtěhrader Eisenbahn	Carl Ludwig-Bahn	Nordbahn	Nordwestbahn	Staatseisenbahn österr. Linie	Südbahn: alter Tarif	Südbahn: neuer Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: alter Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: Zonentarif
Grundtaxen[1])	3·56	3·0	2·0	3·6	3·56	3·0	3·6	3·56	3·56	.	3·5	.
5	28	**15**	20	30	28	**15**	30	20	32 [2])	20	30	**15**
15	55	45	40	56	55	45	56	55	64	55	60	**22**
25	91	75	60	92	91	75	92	91	112	90	110	**40**
35	128	110	80	129	128	110	129	128	143	130	150	**80**
45	164	140	100	166	164	140	166	164	190	165	190	120
58	211	180	130	214	211	180	214	211	238	210	250	160
73	266	220	160	269	266	220	269	266	302	270	310	200
90	327	280	200	331	327	280	331	327	381	330	380	240
125	454	380	300	459	454	380	459	454	524	450	530	320
175	636	540	400	643	636	540	643	636	729	630	740	440
225	818	690	500	827	818	690	827	818	936	810	950	530
275	999	840	600	.	999	840	1010	999	1141	1005	1160	**580**
325	1181	1000	700	.	1181	1000	1194	1181	1360	1155	1370	**580**
375	1360	1150	800	.	1360	1150	1375	1360	1563	1305	1580	**580**
425	1538	1300	900	.	1538	1300	1555	1538	1764	1455	1790	**580**
475	1716	1450	1000	.	1716	.	1735	1716	1966	1575	2000	**580**
525	.	1600	1100	.	1894	.	.	1894	2167	1680	2210	**580**
575	.	1750	1200	.	.	.	.	2072	2385	1785	2420	**580**
625	.	1900	1300	.	.	.	.	.	2587	1890	2630	**580**
675	.	2050	1400	.	.	.	.	.	2788	1995	2840	**580**
725	.	2200	1500	.	.	.	.	.	2991	2085	3050	**580**
775	.	2350	1600	.	.	.	.	.	3192	2190	3270	**580**
825	.	2500	1700	.	.	.	.	.	3395	2295	3480	**580**

Personenzug — III. Classe

Kilometer	K. k. österr. Staatsbahnen: Taxen bis zum Jahre 1882	K. k. österr. Staatsbahnen: heutige Taxen	K. k. österr. Staatsbahnen: Zonentaxen	Buschtěhrader Eisenbahn	Carl Ludwig-Bahn	Nordbahn	Nordwestbahn	Staatseisenbahn österr. Linie	Südbahn: alter Tarif	Südbahn: neuer Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: alter Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: Zonentarif
Grundtaxen[1])	2·37	2·0	1·0	2·4	1·85	2·0	2·4	2·37	2·37	.	2·5	.
5	19	10	10	21	15	10	20	12	22 [2])	15	20	10
15	37	30	20	37	29	30	37	37	42	35	50	**15**
25	61	50	30	62	47	50	62	61	74	60	80	**25**
35	85	70	40	86	67	70	86	85	95	85	110	50
45	110	90	50	111	85	90	111	110	127	110	140	75
58	140	120	65	143	110	120	143	140	159	140	180	100
73	177	150	80	180	138	150	180	177	201	180	220	125
90	218	180	100	221	171	180	221	218	253	220	270	150
125	302	260	150	306	236	260	306	302	349	300	380	200
175	424	360	200	429	331	360	429	424	486	420	530	275
225	544	460	250	551	425	460	551	544	624	540	680	350
275	666	560	300	.	520	560	674	666	760	670	830	400
325	786	660	350	.	614	660	796	786	908	770	980	400
375	907	770	400	.	708	770	918	907	1046	870	1130	400
425	1028	870	450	.	802	870	1041	1028	1183	970	1280	**400**
475	1149	970	500	.	897	.	1163	1149	1319	1050	1430	**400**
525	.	1070	550	.	991	.	.	1269	1453	1120	1580	**400**
575	.	1170	600	.	.		.	1388	1598	1190	1730	**400**
625	.	1280	650	.	.	.	.	.	1733	1260	1880	**400**
675	.	1380	700	.	.	.	.	.	1867	1330	2030	**400**
725	.	1480	750	.	.	.	.	.	2002	1390	2180	**400**
775	.	1580	800		.	.	.	.	2136	1460	2330	**400**
825	.	1680	850	.	.				2271	1530	2480	**400**

[1]) In den Fahrpreisen ist die 2procentige Stempelgebühr bis zum Höchstbetrage von 25 kr. enthalten. Bei den kgl. ungarischen Staatsbahnen unterliegt die Stempelgebühr keiner Beschränkung und sind in den Fahrpreisen auch 18 Procent Transportsteuer eingerechnet.

[2]) In den dermaligen Fahrpreisen der Südbahn sind 15 Procent Agio eingerechnet.

Die fett gedruckten Ziffern bedeuten jene Fahrpreise, welche die Fahrpreise des Kreuzer-Zonentarifes unterbieten.

Beilage S.

Vergleichende Zusammenstellung

der auf die kilometrischen Entfernungen entwickelten Fahrpreise nachstehender österreichischer und ungarischer Bahnen.

Schnellzug — I. Classe

Kilometer	K. k. österr. Staatsbahnen: Taxen bis zum Jahre 1882	K. k. österr. Staatsbahnen: heutige Taxen	K. k. österr. Staatsbahnen: Zonentaxen	Buschtěhrader Eisenbahn	Carl Ludwig-Bahn	Nordbahn	Nordwestbahn	Staatseisenbahn österr. Linie	Südbahn: alter Tarif	Südbahn: neuer Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: alter Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: Zonentrarif
Grundtaxen [1])	5·7	5·75	4·5	5·76	5·7	5·0	5·76	5·69	5·67	.	5·8	.
5	**44**	**30**	45	48	**44**	**30**	48	**44**	50 [2])	**40**	60	.
15	**88**	90	90	**89**	**88**	**75**	**89**	**87**	101	**80**	110	.
25	146	150	135	147	146	**130**	147	145	178	140	180	**60**
35	204	210	180	207	204	180	207	203	228	200	250	**120**
45	263	270	225	266	263	230	266	262	303	260	320	**180**
58	338	340	293	342	338	300	342	337	379	340	410	**240**
73	425	430	360	430	425	370	430	424	480	440	510	**300**
90	524	530	450	530	524	460	530	523	605	520	630	**360**
125	728	730	675	735	728	**640**	735	626	834	720	870	**480**
175	1018	1030	900	1029	1018	**890**	1029	1016	1160	1000	1220	**660**
225	1308	1320	1125	1321	1308	1150	1321	1305	1484	1300	1570	**840**
275	1593	1610	1350	.	1593	1400	1609	1590	1805	1600	1900	**960**
325	1878	1890	1575	.	1878	1650	1897	1874	2151	1840	2200	**960**
375	2163	2180	1800	.	2163	1900	2185	2159	2473	2080	2500	**960**
425	2448	2470	2025	.	2448	2150	2473	2443	2794	2320	2800	**960**
475	2733	2760	2250	.	2733	.	2761	2728	3116	2520	3100	**960**
525	.	3040	2475	.	3018	.	.	3012	3437	2680	3400	**960**
575	.	3330	2700	.	.	.	.	3297	3783	2860	3700	**960**
625	.	3620	2925	.	.	.	.	.	4105	3020	4000	**960**
675	.	3910	3150	.	.	.	.	.	4426	3200	4500	**960**
725	.	4190	3375	.	.	.	.	.	4748	**3340**	4610	**960**
775	.	4480	3600	.	.	.	.	.	5069	**3500**	4910	**960**
825	.	4770	3825		.	.	.	.	5391	**3680**	5210	**960**

Schnellzug — II. Classe

Kilometer	K. k. österr. Staatsbahnen: Taxen bis zum Jahre 1882	K. k. österr. Staatsbahnen: heutige Taxen	K. k. österr. Staatsbahnen: Zonentaxen	Buschtěhrader Eisenbahn	Carl Ludwig-Bahn	Nordbahn	Nordwestbahn	Staatseisenbahn österr. Linie	Südbahn: alter Tarif	Südbahn: neuer Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: alter Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: Zonentarif
Grundtaxen [1])	4·27	4·0	3·0	4·32	4·28	4·0	4·32	4·27	4·22	.	4·1	.
5	33	**20**	30	36	33	**20**	36	33	38 [2])	30	40	.
15	66	60	60	67	66	60	67	66	76	60	80	.
25	110	100	90	111	110	100	111	110	132	105	120	**50**
35	152	140	120	156	153	140	156	152	170	150	170	**100**
45	196	180	150	199	197	180	199	196	226	195	220	150
58	253	240	195	257	253	240	257	253	282	255	290	200
73	319	300	240	323	319	300	323	319	357	330	360	250
90	392	370	300	397	393	370	397	392	451	390	440	300
125	545	510	450	551	546	510	551	545	620	540	620	**400**
175	762	710	600	772	764	710	772	762	863	750	860	**550**
225	981	920	750	992	983	920	992	981	1108	975	1110	**650**
275	1198	1120	900	.	1201	1120	1212	1198	1350	1200	1340	**700**
325	1413	1320	1050	.	1416	1330	1429	1413	1607	1380	1550	**700**
375	1626	1530	1200	.	1630	1530	1645	1626	1847	1560	1760	**700**
425	1840	1730	1350	.	1844	1730	1861	1840	2086	1740	1970	**700**
475	2053	1930	1500	.	2058	.	2077	2053	2325	1890	2180	**700**
525	.	2130	1650	.	2272	.	.	2267	2564	2010	2390	**700**
575	.	2330	1800	.	.	.	.	2480	2822	2145	2600	**700**
625	.	2530	1950	.	.	.	.	.	3061	2265	2810	**700**
675	.	2730	2100	.	.	.	.	.	3300	2400	3030	**700**
725	.	2930	2250	.	.	.	.	.	3539	2505	3240	**700**
775	.	3130	2400	.	.	.	.	.	3779	2525	3450	**700**
825	.	3330	2550	.	.	.	.	.	4018	2760	3660	**700**

Schnellzug — III. Classe

Kilometer	K. k. österr. Staatsbahnen: Taxen bis zum Jahre 1882	K. k. österr. Staatsbahnen: heutige Taxen	K. k. österr. Staatsbahnen: Zonentaxen	Buschtěhrader Eisenbahn	Carl Ludwig-Bahn	Nordbahn	Nordwestbahn	Staatseisenbahn österr. Linie	Südbahn: alter Tarif	Südbahn: neuer Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: alter Tarif	Kgl. ung. Staatsbahn: Zonentarif
Grundtaxen [1])		2·5	1·5	2·88	.	2·5	2·88	2·84	2·84	.	2·9	.
5	.	15	15	25	.	15	25	**23**	26 [2])	20	30	.
15	.	40	30	45	.	40	45	**44**	51	40	50	.
25	.	65	45	74	.	65	74	73	89	70	90	**30**
35	.	90	60	104	.	90	104	101	115	100	120	60
45	.	120	75	133	.	120	133	131	152	130	160	90
58	.	150	98	172	.	150	172	169	190	170	200	120
73	.	190	120	216	.	190	216	212	241	220	260	150
90	.	330	150	266	.	230	266	262	304	260	320	180
125	.	320	225	368	.	320	368	363	419	360	440	240
175	.	450	300	515	.	450	515	507	583	500	610	330
225	.	580	375	661	.	580	661	652	748	650	790	420
275	.	700	450	.	.	700	808	797	912	800	950	480
325	.	830	525	.	.	830	955	942	1090	920	1100	**480**
375	.	960	600	.	.	960	1102	1087	1255	1040	1250	**480**
425	.	1090	675	.	.	1090	1249	1232	1416	1160	1400	**480**
475	.	1210	750	.	.	.	1393	1374	1578	1260	1550	**480**
525	.	1340	825	.	.	.	.	1516	1739	1340	1700	**480**
575	.	1460	900	.	.	.	.	1658	1913	1430	1850	**480**
625	.	1590	975	.	.	.	.	.	2075	1510	2000	**480**
675	.	1710	1050	.	.	.	.	.	2235	1600	2150	**480**
725	.	1840	1125	.	.	.	.	.	2397	1670	2300	**480**
775	.	1960	1200	.	.	.	.	.	2558	1750	2450	**480**
825	.	2090	1275	.	.	.	.	.	2720	1840	2600	**480**

[1]) In den Fahrpreisen ist die 2procentige Stempelgebühr bis zum Höchstbetrage von 25 kr. enthalten. Bei den kgl. ungarischen Staatsbahnen unterliegt die Stempelgebühr keiner Beschränkung und sind in den Fahrpreisen auch 18 Procent Transportsteuer eingerechnet.

[2]) In den dermaligen Fahrpreisen der Südbahn sind 15 Procent Agio eingerechnet.

Die fett gedruckten Ziffern bedeuten jene Fahrpreise, welche die Fahrpreise des Kreuzer-Zonentarifes unterbieten.

Beilage T.

Ausfallsberechnung.

Bei Einführung des Zonentarifes nach der Regierungsvorlage dürfte sich ein Ausfall ergeben von . . 1,156.758 fl
Dieser Ausfall dürfte durch die Aufhebung des Freigewichtes herabgemindert werden um . . . . 500.000 „
somit dürfte ein Ausfall von . . 656.758 fl.
verbleiben.

Dieser Ausfall würde sich erhöhen:

a)	bei Zerlegung der 9. und 10. Zone um	42.532 fl.
b)	bei Zerlegung der weiteren 50 Kilometerzonen um	273.972 „
c)	bei Herabminderung Schnellzugszuschlages von 50 auf 20 Procent zum Zonentarife um	1,238.445 „
d)	bei Herabminderung des Gepäckstarifes von 0·2 auf 0·1 kr. per Kilometer und je 10 Kilogramm um	524.088 „
e)	bei Herabminderung der Gewichtseinheit bei Gepäck von 10 auf 5 Kilogramm um	3.000 „
	Eventueller Gesammt-Mehrausfall beim Zonentarife . .	2,082.037 fl.

Bei Einführung des reinen Kilometertarifes würde der Ausfall betragen:

aa)	bei Annahme der Grundtaxen 1, 2, 3 kr. (50 Procent Schnellzugszuschlag)	1,594.916 fl.
bb)	bei Herabsetzung der Grundtaxen auf 1, 1½, 3 kr. (50 Procent Schnellzugszuschlag)	963.127 „
cc)	bei Herabminderung des Schnellzugszuschlages von 50 auf 20 Procent zum Kilometertarife ad bb)	775.695 „
dd)	bei Herabminderung des Gepäckstarifes wie bei lit. d)	524.088 „
ee)	bei Herabminderung der Gewichtseinheit wie bei lit. e)	3.000 „
	Eventueller Totalausfall beim reinen Kilometertarife . .	3,860.826 fl.

In der 404. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Mai befinden sich im Einlaufe:

Die Berichte des Budgetausschusses über die Baurechnung für die auf Staatskosten hergestellte Arlberg-Bahn und für die auf Staatskosten hergestellten Abzweiglinien der galizischen Transversalbahn.

In Berathung steht das Budget des Handelsministeriums, Capitel 27.

Zu Titel 5, „General-Inspectionen der österreichischen Eisenbahnen“, spricht Abg. Siegmund. Redner wendet sich unter Hinweis auf die immer schlechter werdende Beschaffenheit der Eisenbahnschienen gegen die Cartelle und Ringe und hauptsächlich gegen das Eisencartell. Er beantragt schliesslich eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, dieser Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und eventuell zur Abstellung dieses Unfuges eine Gesetzvorlage einzubringen.

Abg. Dr. Angerer bemerkt, dass die Bahnen, obwohl die Förderung des Fremdenverkehres auch in ihrem Interesse gelegen wäre, dafür sehr wenig thun. Wohl seien diesbezüglich von den verschiedensten Körperschaften Wünsche und Beschwerden geäussert worden, aber ohne dass sie Berücksichtigung gefunden hätten. Redner bemängelt es auch, dass der Geschäftsgang in Eisenbahn-Angelegenheiten ein sehr schleppender sei; dadurch könne es leicht geschehen, dass das ausländische Capital, das sich jetzt in den Alpenländern zu Investitionen herbeilasse, wieder abgeschreckt werde. Er bringt sodann eine Reihe von Wünschen bezüglich des Eisenbahnverkehres vor; so sollte ein den Anforderungen der Zeit und der Bequemlichkeit entsprechender Fahrpark beigestellt, sollten die Bahnrestaurationen besser in Stand gehalten werden. Was die Bozen-Meraner Bahn anbelange, so sei ihre Fahrgeschwindigkeit eine zu geringe und ihr Fahrpark ein vollständig unzureichender. Redner wünscht, dass in den grossen Stationen des In- und Auslandes illustrirte Fahrpläne der Gebirgsbahnen affichirt werden mögen, wie dies mit bestem Erfolge seit Jahren in Bayern geschehe, wo überhaupt das Interesse für die Hebung des Fremdenverkehres ein ausserordentlich lebhaftes sei. Redner hofft, dass an massgebender Stelle diese Anregungen die wünschenswerthe Berücksichtigung finden mögen.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek: Hohes Haus! Ich bin bei der mir von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister übertragenen Vertretung des Titels „General-Inspection“ vorab in der angenehmen Lage, zu constatiren, dass rücksichtlich der Ziele, welche die Staatsaufsicht bei den Eisenbahnen zu verfolgen hat, ein Gegensatz zwischen den Staatsbehörden und dem geehrten Herrn Vorredner aus Tirol nicht besteht. Die Staatsaufsicht hält daran fest, dass die Eisenbahnen dem Verkehrsbedürfnisse des Publicums nach Möglichkeit zu dienen haben, und es wird unablässig darauf gedrungen, dass diese Obliegenheit von den Eisenbahnverwaltungen erfüllt werde. Wenn es nun nicht möglich ist, in allen Beziehungen die Wünsche zu erfüllen und den Anregungen aus den Interessentenkreisen entgegenzukommen, so liegt dies eben in Schwierigkeiten, die sich mitunter auch der Einflussnahme, der Aufsicht und dem guten Willen der Bahnverwaltungen entgegenstellen, Schwierigkeiten, die in der Natur der Sache gelegen sind.

Es sei mir gestattet, aphoristisch bezüglich einiger Bemerkungen des geehrten Herrn Vorredners auf diejenigen Anstände zurückzukommen, welche einer sofortigen Erfüllung der geäusserten Wünsche hinderlich sind. Es wurde erwähnt, dass die Bozen-Meraner Bahn hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit und der Einrichtung ihrer Waggons den berechtigten Anforderungen nicht entspricht, dass sie namentlich in dieser Beziehung hinter der Südbahn zurücksteht. Diesbezüglich bitte ich zu berücksichtigen, dass diese Bahn eine Localbahn ist, die sich wegen ihrer Anlageverhältnisse, wegen des schwierigen Baues — sie ist zum Theile auf Inundationsdämmen geführt — wesentlich von den Anlagen der grossen Hauptbahnen unterscheidet, und dass man daher billiger Weise an die Leistungen einer solchen kleinen und schwachen Bahn wohl einen anderen Massstab anlegen muss als an die grossen Hauptbahnen. Das gilt insbesondere bezüglich der Fahrgeschwindigkeit.

Was die Fahrbetriebsmittel anbelangt, so ist die Aufsichtsbehörde bemüht, in dieser Richtung Verbesserungen herbeizuführen. Es wurde wiederholt angeregt und es hat die Aufsichtsbehörde in dieser Richtung schon auf die Bahnverwaltung eingewirkt, dass die Beheizung der Waggons, welche von Seite der Bahnverwaltungen nicht als nothwendig erachtet wurde, durchgeführt werde, weil man dies speciell im Interesse der Kranken, welche den Curort Meran im Winter besuchen, für nöthig hält. In dieser Hinsicht hat also die Aufsichtsbehörde bereits ihres Amtes gewaltet.

Weiter ist vom Herrn Vorredner erwähnt worden, dass die Eisenbahn-Restaurationen mitunter zu Beschwerden Anlass geben. Ich darf da wohl daran erinnern, dass die Eisenbahn-Restaurationen einen ausserordentlich heiklen Punkt der Eisenbahnverwaltung bilden. Es ist dies jener Dienstzweig, bei welchem sich vielleicht am allerschwersten eine ständige Controle und eine wirksame Ueberwachung durchführen lässt. Aber auch in dieser Richtung wird — und ich darf das speciell hervorheben — von der Aufsichtsbehörde bei Gelegenheit von Exmittirung und der Commissionsreisen, sowie bei jedem sich darbietenden Anlasse darnach getrachtet, dass wahrgenommene Uebelstände beseitigt und durch die richtige Auswahl der mit der Führung der Restauration betrauten Personen den Anforderungen des Publicums Genüge geleistet wird.

Ueberhaupt sind wir — speciell die Aufsichtsbehörden und das Handelsministerium — ja ausserordentlich dankbar für alle concreten Anregungen, welche in der Richtung gegeben werden. Es kommt, glaube ich, der Fall nicht leicht vor, dass eine Anregung, die uns in fassbarer Form gegeben wird, ganz ohne Erfolg bleibt, und ich glaube, es ist vielleicht eine zu pessimistische Auffassung, wenn der geehrte Herr Vorredner von zahlreichen Petitionen, die sich auf den Betrieb bezogen, von Wünschen der Gemeinden und Corporationen gesprochen hat, die nicht erfüllt sind. Ich kann bestätigen, dass wenigstens in der Regel eine partiell zustimmende und willfahrende Erledigung

erfolgt, und wenn es auch nicht möglich ist, immer alle Wünsche zu erfüllen, ist es doch meist möglich, in einer gewissen Beziehung entgegenzukommen und für die Zukunft eine weitere Verbesserung anzubahnen. Das ist nach meiner Kenntniss der Actenlage auch in den letzten Jahren bei Behandlung derartiger Angelegenheiten immer wahrgenommen worden.

Nun sind speciell auch Klagen erwähnt worden, welche von Localbahn-Unternehmungen hinsichtlich des Geschäftsganges bei der General-Inspection vorgebracht werden, und es ist die sehr beachtenswerthe Besorgniss zum Ausdrucke gebracht worden, es könnte namentlich dem ausländischen Capitale, welches sich in neuester Zeit erfreulicher Weise mit Vorliebe Investitionen in unseren Alpenländern zuwendet, eine Erschwerniss oder eine Entmuthigung dadurch erwachsen, dass bei der Ausführung des Baues wesentliche Schwierigkeiten entstehen.

Dieser Gesichtspunkt wird auch von Seite der Aufsichtsbehörden durchaus getheilt. Ich darf versichern, dass hinsichtlich der Behandlung der Localbahnen überhaupt die strengsten Normen bestehen rücksichtlich der Beschleunigung und Expeditivität, welche nicht nur für den Amtsgang der Centralstelle bindend sind, sondern auch den Landesstellen bei jeder Gelegenheit immer wieder eingeschärft und gegenwärtig gehalten werden. Man kann in der That sagen: jedes Geschäftsstück, welches Localbahnen betrifft, ist schon an und für sich dringend, und alle Acten, namentlich Fragen des Baues, werden mit äusserster Dringlichkeit behandelt. Wenn es trotzdem nicht immer möglich ist, den Wünschen der Unternehmer in Bezug auf die schleunige Ertheilung der Bauconsense und die Abhaltung von Commissionen zu genügen, so sind eben daran die dienstlichen Verhältnisse schuld, welche es oft unmöglich machen, die Sachen so rasch zu erledigen, als man gerne möchte. Es ist aber noch ein anderer Umstand dabei, und das ist die Beziehung zu den Bauunternehmern. Es darf nicht verkannt werden, dass die Ingeniure und Bauunternehmer — namentlich die ausländischen und gerade die fachlich tüchtigsten — am allermeisten einen gewissen Zug haben, sich von der ihnen lästigen Aufsicht der Behörde möglichst zu emancipiren. Ich möchte sagen, der sogenannte „wilde" Eisenbahnbau — der Bau ohne Consens — ist eine stille Liebe, welche in den Herrn Ingenieuren nie erlischt. Das ist allerdings ein Standpunkt, den die Aufsichtsbehörden nicht acceptiren können, nicht etwa deshalb, weil es ihnen darum zu thun ist, bei jedem Acte des Baues auch ihren amtlichen Einfluss geltend zu machen, sondern wegen der Bevölkerung, wegen der Anrainer, wegen Derjenigen, deren Rechte durch die bestehenden Normen und ihre Einhaltung geschützt sind, und welche sich mit Recht darüber beschweren würden, wenn mit Bezug auf die Einhaltung der normalmässigen Formen beim Eisenbahnbau etwas laxer vorgegangen würde.

Was die angeführten Fälle betrifft, so bin ich in der angenehmen Lage, dem Herrn Vorredner mittheilen zu können, dass die beiden Angelegenheiten, die er vorgebracht hat, bereits der Erledigung zugeführt sind. Die politische Begehung der Strecke Innsbruck-Wilten ist in diesen Tagen vom Ministerium angeordnet worden, und die Genehmigung des Oberbau-Systems ist gleichfalls bereits erfolgt. Es ist nun vielleicht gerade dieser Oberbau, an den ich mich zufällig erinnere, ein Beispiel dafür, dass doch nicht immer die Behörden es sind, welche an der Verzögerung der Erledigung Schuld tragen.

Es hat nämlich der Unternehmer der Localbahn Innsbruck-Hall für diese Bahn ein Oberbau-System vorgeschlagen, welches er seinerzeit erfunden und bei der Elbogener Localbahn zuerst angewendet hatte, und welches sich dadurch von anderen Systemen unterscheidet, dass es von der Spurerweiterung in Curven Umgang nimmt. Dieses Oberbau-System ist placitirt worden; aber man hat Eines dabei nicht unterlassen dürfen, nämlich den Proponenten aufmerksam zu machen, dass er übersehen hat, auch seine Locomotiven mit diesem Oberbau-Systeme in Einklang zu bringen, und dass es daher nothwendig sei, die bereits genehmigten Locomotivpläne umzuändern, weil dieselben nicht auf einem Oberbau ohne Spurerweiterung eingerichtet waren und die Locomotiven daher auf einem solchen Oberbau nicht fahren könnten. Da kann es wirklich der Behörde nicht zur Last gelegt werden, wenn die Sache länger hinausgezogen wurde, und es müsste überhaupt die dringende Mahnung an die Bauunternehmer und die bauführenden Techniker der Localbahnunternehmungen gerichtet werden, dass sie sich bei der Disposition ihre Pläne die bestehenden Normen und die Nothwendigkeit des Ineinandergreifens ihrer Baudispositionen immer gegenwärtig halten. Wenn sie dies thun, so wird es bei den Behörden gewiss daran nicht fehlen, dass die Sachen rasch erledigt werden.

Zum Schlusse ist von dem Herrn Vorredner auf den Fremdenverkehr hingewiesen worden. In dieser Beziehung freue ich mich, constatiren zu können, dass ich vollständig auf demselben Standpunkte stehe, die Aufsichtsbehörden betrachten es als ihre wesentlichsten Obliegenheiten, für die Hebung und Förderung des Fremdenverkehres in den Alpenländern bei Genehmigung der Fahrordnungen Vorsorge zu treffen. Es ist aber bekannt, dass dabei ein ineinander greifendes System von verschiedenen Factoren und Instanzen mitwirkt. Es ist auch in der That gelungen, einem langjährigen Wunsche des Landes Tirol bei den letzen Fahrordnungs-Conferenzen gerecht zu werden und bei der neu bevorstehenden Fahrordnung für das nächste Jahr den Verkehr der Eilzüge derart einzurichten, dass die Wünsche des Landes Tirol befriedigt werden. Dass wir dabei mitunter auf Schwierigkeiten stossen, ist leider nicht in Abrede zu stellen. Es sind die Schwierigkeiten namentlich die, dass die italienischen Bahnen die Gotthardt-Route bevorzugen, während unser Bestreben dahin gerichtet sein muss, die Brenner-Route in Geltung zu erhalten und dabei den Hauptverkehr so einzurichten, dass die Landes-Interessen von Tirol und nicht blos die Interessen des grossen Fernverkehres zur Geltung kommen.

Gerade bei den letzten Conferenzen ist dieser Gesichtspunkt für uns der leitende gewesen, und die General-Inspection hat dazu mitgewirkt, dass selbst um den Preis gewisser Nachtheile, die sich für die weiteren italienischen Anschlüsse ergeben, den Bedürfnissen des Tiroler Verkehres Rechnung getragen wird.

Ich glaube, dass auch hiedurch den Wünschen des geehrten Herrn Vorredners entsprochen sein wird.

Eine vom Abg. Richter überreichte Resolution, betreffend die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen dem Landungsplatze in Stein und dem Kremser Bahnhofe, wird unterstützt und dem Budget-Ausschusse zugewiesen.

Titel 5 gelangt sodann zur Annahme.

Titel 7: „Hafen- und Seesanitätsdienst."

Abg. von Burgstaller beklagt es, dass die Wünsche Triests nicht berücksichtigt werden. Die vielen für die Hafenanlagen Triests ausgegebenen Millionen würden dem Staate nichts nützen, wenn Handel und Verkehr wegen Mangel an geeigneten Zufahrtsstrassen, wie die Tauern-Bahn eine wäre, versumpfen. Mit dem Niedergange Triests wäre auch der Niedergang der Machtstellung Oesterreichs am Adriatischen Meere verbunden. Redner wünscht ferner eine staatliche Unterstützung für den österreichischen Verein für Seefischerei und dankt dem Herrn Handelsminister für die Einbringung des Gesetzes betreffs Begünstigung für neugebaute Seeschiffe, wobei er gleichzeitig der Erwartung Ausdruck gibt, dass die wiederholt verlangten Massregeln zur Hebung der österreichischen Handelsmarine durchgeführt werden. Schliesslich beantragt Redner eine Resolution, mittelst welcher die Regierung aufgefordert wird, einen Gesetzentwurf einzubringen, durch welche die periodisch wiederkehrende Einstellung einer ausreichenden Jahresdotation in den Staatsvoranschlag behufs Ausführung von Neu- und Umbauten auf dem Gebiete des Hafen- und Seesanitätsdienstes auf die Dauer des Decenniums 1891—1900 im Gesetzgebungswege gesichert werde.

Die Resolution wird unterstützt und dem Budget-Ausschusse zugewiesen.

Abg. Dr. Rizzi tritt für den Bau eines neuen Molo in der Stadt Pola ein, welcher sich nach dem Ausbau der Eisenbahnen und der consequenten Zunahme der Bedeutung des Polaer Handelshafens als unbedingte Nothwendigkeit darstelle, und gibt dem Wunsche Ausdruck, dass in den Staatsvoranschlag für das künftige Jahr eine Post für diesen Zweck eingestellt werde. Schliesslich unterstützt Redner die Resolution des Abg. von Burgstaller und ersucht die Regierung, im Sinne dieser Resolution baldigst das Nöthige vorzukehren.

Abg. Conte Vojnović stellt in einer Resolution an die Regierung das Ersuchen, zur Hebung der österreichischen Handelsmarine die geeigneten Gesetzvorlagen baldigst im Reichsrathe einzubringen. Diese Resolution wird unterstützt und dem Budget-Ausschusse zugewiesen.

Titel 7 wird unverändert angenommen.

In der 405. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Mai befindet sich im Einlaufe der Bericht des Budget-Ausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die für das Landes-Eisenbahnanlehen des Herzogthums Steiermark zu gewährenden staatlichen Begünstigungen.

In Berathung steht Capitel 27, „Handelsministerium", Titel 10, „Staatseisenbahnbau".

Abg. Ursin empfiehlt die Förderung des Ausbaues der Bahn von Gaming nach Waidhofen an der Ybbs und bringt einen diesbezüglichen Resolutions-Antrag ein.

Abg. Dr. Ferjančić urgirt den Ausbau einer Staatsbahn nach Triest. Der gegenwärtige Zustand sei unhaltbar; wenn Triest in seiner Concurrenz mit den Mittelmeer- und Nordseestädten unterstützt werden solle, müsse es eine kürzere Verbindung mit Wien haben als durch die Südbahn. Die Tarife der Südbahn seien viel zu hoch und auch der Péage-Vertrag habe hieran nichts geändert. Redner hebt schliesslich hervor, dass auch aus strategischen Gründen die Herstellung einer zweiten Eisenbahnlinie nach Triest sich als wichtig und erspriesslich empfehlen müsse.

Abg. Dr. Steinwender erörtert die commercielle Bedeutung Triests sowohl für den Welthandel als insbesondere für den Einfluss Oesterreichs in der Levante. Durch den Ausbau der Orient-Bahnen habe Triest zwar eine Einbusse erlitten, doch besitze es noch genügende Vortheile gegenüber Venedig, Genua und anderen Südhäfen. Während aber in den letzten Jahren der Verkehr von Venedig, Genua, Bremen, Antwerpen und Hamburg zugenommen habe, sei der Verkehr Triests um $3^1/_2$ Procent zurückgegangen. Das einzige natürliche Mittel, um Triest aufzuhelfen, seien nicht Subventionen und Tarifermässigungen, sondern die Verbindung dieses Handelshafens mit dem Hinterlande durch eine neue Bahnverbindung. Redner tritt in warmer Weise für die Tauern-Bahn ein, welche eine Weltbahn sein würde, da sie für grosse Gebiete Oesterreichs und Deutschlands den kürzesten Weg nach der Adria und somit nach der Levante bedeute. Nach Ansicht des Redners müsse mit dem Ausbau der Tauern-Bahn die Verstaatlichung der Südbahn Hand in Hand gehen, weil sonst ein mit der Südbahn abzuschliessender Péage-Vertrag wieder alle Vortheile illusorisch machen würde. Oesterreich sei berufen, nach Osten hin sowohl politisch als auch materiell eine Grossmacht zu sein, könne aber dahin nur gelangen, wenn es die Bedingungen schaffe für die Entwicklung des Verkehres. Wenn sich die Regierung Triests annehme, so werden sich in wirthschaftlicher Beziehung günstigere Verhältnisse entwickeln. Redner spricht schliesslich den Wunsch aus, dass Se. Excellenz der Herr Handelsminister diese grosse, in wirthschaftlicher und politischer Beziehung bedeutende Arbeit unternehmen und durchführen möge.

Abg. Oberndorfer tritt für den Ausbau der Ybbsthal-Bahn ein.

Specialberichterstatter Abg. Dr. Ritter von Meznik erwidert auf die Ausführungen des Abg. Dr Steinwender über den Bau der Tauern-Bahn und betont, dass der Bau dieser Bahn ein Seitenstück zur Arlberg-Bahn wäre, welche bekanntlich, wie die Baurechnungen ausweisen, 41 Millionen gekostet habe. Dieser Umstand allein lasse das Project der Tauern-Bahn dermalen vom finanziellen Standpunkte aus als undurchführbar erscheinen.

Es werden noch mehrere Resolutions-Anträge eingebracht, und zwar: eine Resolution des Abg. Prade, betreffend die Förderung des Bahnbaues Reichenberg—Böhmisch-Leipa, eine Resolution des Abg. Pirko, betreffend den Bau der Traisenthal-Strecke Freiland-Türnitz, eine Resolution des Abg. Ursin, betreffend den Ausbau der Donauthal-Bahn von Mautern nach Mölk, ein Resolution des Abg. Swoboda, betreffend die Fortsetzung der Böhmischen Transversalbahn durch das deutsche Gebiet des oberen Böhmerwaldes, und eine Resolution des Abg. Plewa, betreffend die Subventionirung des Bahnbaues von Deutschbrod nach Humpoletz und von Beneschau nach Wlaschim.

Sämmtliche Resolutionen werden unterstützt und dem Budget-Ausschusse zugewiesen.

Capitel 27, Titel 10, wird hierauf unverändert angenommen; die Baurechnungen für die auf Staatskosten hergestellten Abzweiglinien der Galizischen Transversalbahn und für die Arlberg-Bahn werden genehmigend zur Kenntniss genommen; die vom Ausschusse zu diesem Titel beantragten Resolutionen gelangen unverändert zur Annahme.

Zur Berathung kommt Capitel 27, Titel 11, „Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privateisenbahnen".

Abg. Dr. Heilsberg gedenkt der Action des steiermärkischen Landtages, welcher für den Ausbau der steiermärkischen Localbahnen ein Anlehen von 10 Millionen beschlossen habe, und führt aus, welcher grosse Nutzen dadurch in dem Verkehrswesen geschaffen werde. Er empfiehlt Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister, dessen warmes Herz und offene Hand für die Bedürfnisse des Volkes er rühmend hervorhebt, die Petition der Eisenbahnconducteure und Locomotivführer zur Berücksichtigung.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem: Der Herr Abgeordnete für Bruck-Leoben, dem ich für seine besonders liebenswürdigen und wohlwollenden Ausführungen nicht unterlassen kann, verbindlichst zu danken, hat soeben der Petition der Fachvereine der Eisenbahnconducteure und Locomotivführer gedacht — die Vereine führen meines Wissens den Namen Unterstützungs- und Rechtsschutzvereine — welche an das Handelsministerium gerichtet wurde und von einem hervorragenden Mitgliede des Wiener Barreau verfasst ist. Diese Petition ist ein sehr umfangreiches Operat, sie verbreitet sich über eine Reihe dienstrechtlicher Verhältnisse; die angestrebte Regelung greift nicht nur in die Dienstesvorschriften ein, sondern auch in die Statuten von Pensions- und Provisions-Instituten. Es bedarf daher diese Angelegenheit einer sorgsamen Erwägung und — bei allem Bestreben, berechtigten Desiderien entgegenzukommen — auch einer gewissen Vorsicht sowohl im Hinblicke auf die bei dem Eisenbahndienste stets zu wahrende stramme Disciplin als mit Rücksicht auf die Solvenz der Versorgungs-Institute. Es ist über diese Petition ein Gutachten von der General-Direction abverlangt und bereits erstattet worden, und es wird bei der projectirten novellarischen Reform der Eisenbahn-Betriebsordnung darauf besonders Bedacht genommen werden können.

Die im bisherigen Verlaufe der Debatte angeregten Localbahnprojecte sind zum grössten Theile bereits im Budget-Ausschusse eingehend erörtert worden und bilden auch den Gegenstand von zahlreichen Resolutionen, welche dem hohen Hause vorgeschlagen werden sollen.

Ich war schon im Budget-Ausschusse in der Lage, über den Stand der meisten dieser Localbahnprojecte Aufschluss zu geben, und werde übrigens vor Schluss der Session noch Gelegenheit haben, durch Beantwortung einiger Interpellationen, die Localbahnen betreffend, eine weitere Ergänzung dieser Aufschlüsse eintreten zu lassen.

Ich habe also wenigstens jetzt nicht die Absicht, über die einzelnen Localbahnprojecte zu sprechen. Ich habe mich nur zum Worte gemeldet, um eine allgemeine Bemerkung zu machen, zu der mir bei diesem Titel der geeignetste Platz zu sein scheint. Es ist vielleicht nicht ganz mit Unrecht der Vorwurf gemacht worden, dass in den Formen der staatlichen Subvention der Localbahnen eine grosse Verschiedenheit herrsche. Nun wird man allerdings nicht ganz von der Verschiedenheit der Formen der staatlichen Subventionirung bei den Localbahnen Umgang nehmen können, weil diese Verschiedenheit einerseits in der nothwendig individualisirten Behandlung der einzelnen Projecte, andererseits in den Vorschlägen der Concessionswerber und Interessenten begründet ist, die denn doch auch bis zu einem gewissen Grade berücksichtigt werden müssen. Es hat sich aber durch die Erörterungen, die im Budget-Ausschusse über diesen Gegenstand gepflogen wurden, ein erfreuliches Resultat ergeben. Es ist nämlich über eine Anregung, die von angesehener Seite im Ausschusse erfolgte, eine ziemliche Uebereinstimmung der Meinungen zu Tage getreten, dass wenigstens für die wichtigeren Localbahnprojecte als die in Zukunft vielleicht normale Form der staatlichen Subventionirung sich das System der Garantie für die Prioritäts-Obligationen und womöglich auch für die Prioritäts-Actien empfehle. Wir haben beispielsweise bei den eingeleiteten Vorverhandlungen dieses System zu Grunde gelegt für eine Localbahn, welche von der Franz Joseph-Bahn abzweigen und in das Innere des Böhmerwaldes gelangen soll.

Was aber die thatsächliche Ausführung der vorlängst concessionirten Bahn Budweis-Salnau betrifft, so haben bekanntermassen unter Intervention des Handelsministeriums zwischen den Interessenten und den Vertretern der Localbahn-Gesellschaft Verhandlungen stattgefunden, welche zu einer erfreulichen Einigung in allen Punkten geführt haben. Es erübrigt daher in diesem Falle nur noch die Feststellung des Betriebsvertrages Seitens der General-Direction, um in Erfüllung lange gehegter Wünsche zur thatsächlichen Inangriffnahme des Baues — hoffentlich noch in diesem Sommer — schreiten zu können, so dass wenigstens diese Bahn, ferner die dem hohen Hause bereits vorliegenden Bahnen Schrambach-Kernhof und die Unterkrainer Bahnen hiemit entgiltig aus der Reihe jener Bahnen verschwinden werden, die seit vielen Jahren regelmässig in den Budgetdebatten zur Besprechung gelangten.

Abg. Dr. Woldřich empfiehlt der Regierung den auch vom Budget-Ausschusse befürworteten Ausbau der Localbahn

Wodňan-Prachatitz und Strakonitz-Winterberg. Diese Localbahnen seien berufen, die dortigen Gegenden dem Weltverkehre zu erschliessen und die wirthschaftlichen Verhältnisse der dortigen Bevölkerung zu bessern.

Abg. Dr. Herbst betont, dass das aus der Initiative der Linken hervorgegangene Localbahngesetz sich in erfreulicher Weise bewährt habe. Der Herr Handelsminister habe mit Recht hervorheben können, dass im Laufe des Jahres 1889 wieder eine Reihe von Localbahnen theils concessionirt, theils dem Bau zugeführt worden sei. Redner bespricht sodann die Action der Regierung zur Förderung des Localbahnbaues und begrüsst es mit Befriedigung, dass in den neueren Vorlagen über die Bedingungen und Zugeständnisse für den Bau einzelner Localbahnen das frühere System der Uebernahme von Stammactien durch den Staat fallengelassen und dafür zu dem finanziell und wirthschaftlich richtigeren Systeme der Zinsengarantie von Prioritäts-Actien übergegangen werde. Durch diese Garantie gewinnen die Prioritäts-Actien die Qualität der Pupillarsicherheit und können al pari begeben werden, während sonst bei einem Emissionscurse von etwa 85 Procent trotz der 5procentigen Verzinsung des Nominalcapitales ein Cursentgang von etwa 15 Procent an dem zu amortisirenden Baucapitale eintrete. Dies sei ein wirthschaftlicher Nachtheil, welcher durch die Zinsengarantie vermieden werden könne; dabei werde durch die leichtere Begebung der Prioritäten die Unternehmung weit mehr gefördert als durch die Uebernahme der Stammactien, welche keineswegs die Qualität der Pupillarsicherheit besässen. Redner bespricht hierauf den günstigen Erfolg der Localbahn Reichenberg-Gablonz, deren Verlängerung bis Tannwald zu wünschen sei. Ferner empfiehlt er den Bau der Linie Böhmisch-Leipa-Reichenberg, für welche die anliegenden Städte bereits den grössten Theil des Baucapitals garantirt haben, so dass die Regierung nur die Garantie für einen kleinen Restbetrag zu übernehmen hätte. Dabei werde sich aber die Fortführung der Linie bis Priesen empfehlen. Erst durch diese Bahnlinie werde der Kohlenverkehr des nordwestlichen Böhmen, der jetzt theilweise über Sachsen gehe, im Lande verbleiben und die Concurrenz mit der schlesischen Kohle erfolgreich aufgenommen werden können. Redner empfiehlt daher auf das wärmste die Resolution des Abg. Prade. Bezüglich der Resolution des Abg. Bendel bemerkt Redner, dass es besser gewesen wäre, wenn man die Linie Reichenberg-Tannwald gebaut hätte. Von der Regierung werde nichts verlangt als die gewöhnliche Steuerfreiheit, und es werde gut sein, wenn die Regierung die Abschliessung der Betriebsverträge und die Ausführung selbst überwachen würde. Redner bespricht sodann die vom Abg. Dr. Menger vorgeschlagene Resolution betreffs des Ausbaues des Flügels Lindewiese-Reichsgrenze der Bahn Hansdorf-Ziegenhals und bemerkt, dass der Bau dieser Flügelbahn schon deshalb geboten sei, weil zwischen Oesterreich und Preussen ein Vertrag bestehe, demzufolge Preussen bis zum Jahre 1891 die Linie bis zur österreichischen Grenze herstellen werde. Der Wunsch des Abg. Dr. Menger gehe nun dahin, dass auch die Strecke von Lindewiese bis zur Reichsgrenze bis zum Jahre 1891 fertiggestellt werde. Redner befürwortet ferner die Ergänzung der böhmischen Transversalbahn von Krumau angefangen, desgleichen wäre die Bahn Wodňan-Prachatitz für die ganze Gegend, die sie durchziehen soll, von grossem Vortheile. Auch die Bahnlinie Marienbad-Karlsbad wäre für diese Bezirke sehr vortheilhaft, denn dort bestehe ein grosser Fremdenverkehr, der Export von Glas- und Porzellanwaaren ebenso wie von Mineralwässern sei ein bedeutender. Es sprechen also volkswirthschaftliche Gründe für diese Bahn ebenso wie das Moment, dass dadurch der Bahnhof in Eger entlastet würde. Redner bittet schliesslich die Regierung, den von ihm hervorgehobenen Verhältnissen ihre Aufmerksamkeit zu schenken im Interesse des Landes Böhmen und des Reiches.

Abg. Dr. Bazzanella empfiehlt dringend den Bau einer Bahn durch die Valsugana; denn Süd-Tirol sei mit Bezug auf die Communicationsmittel sehr weit hinter den anderen Gebieten des Reiches zurück. Durch diesen Bahnbau würden insbesondere die Curorte Levico und Roncegno, welche derzeit fast unzugänglich seien, gewinnen. Auch für den Touristenverkehr wäre die Bahn vortheilhaft, und das ganze Gebiet, das durch zahlreiche Ueberschwemmungen heimgesucht worden, könnte materiell gehoben werden.

Titel 11 wird nach dem Schlussworte des Specialreferenten Dr. Ritter von Meznik unverändert angenommen; ebenso die dazu beantragten Resolutionen,

Titel 12, „Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen“, wird ohne Debatte angenommen.

Zu Titel 13, „Staatseisenbahnbetrieb“, spricht Abg. Dr. Magg. Redner plaidirt für die Verstaatlichung der Localbahn St. Pölten-Tulln. Die Einlösung sei für den Staat wünschenswerth, weil der Betrieb dieser Localbahn wesentlich dem Staate diene. Schon jetzt habe die genannte Localbahn einen ungeheuren Frachtenverkehr. Der Gewinn, den die Localbahn-Gesellschaft daraus ziehe, sei eigentlich ein Geschenk des Staates. Die Einlösung würde circa 3,900.000 fl. erfordern, ein Betrag, der nach Abrechnung der Zinsen und Amortisation einen Betriebsüberschuss von nahezu 300.000 fl. jährlich voraussehen lasse. Redner beantragt, aus diesen Gründen eine Resolution auf baldmöglichste Einlösung der normalspurigen Localbahn St.-Pölten-Tulln. Redner bespricht schliesslich noch die Reform des Personentarifes auf den Staatsbahnen und erklärt sich gegen einseitige Begünstigungen.

Die Abgeordneten Dr. Schauer und Genossen interpelliren Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen des ungünstigen Zustandes und verschiedener Gebrechen auf der Theilstrecke Lambach-Gmunden der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

In der 406. (Abend)-Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Mai referirt Abg. Richter Namens des Eisenbahn-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Schrambach nach Kernhof auf Staatskosten, und beantragt, dem Gesetzentwurfe die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

Abg. Pirko empfiehlt die Vorlage auf das wärmste, worauf dieselbe in zweiter und dritter Lesung angenommen wird.

Abg. Suklje berichtet im Namen des Eisenbahn-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für den Bau der Unter-Krainer Bahnen, und beantragt die Annahme des Gesetzentwurfes.

Die Vorlage wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Abg. Ritter v. Gniewosz referirt über den Gesetzentwurf, betreffend die für das Landes-Eisenbahnanlehen des Herzogthums Steiermark im Höchsbetrage von 10 Millionen Gulden zu gewährenden staatlichen Begünstigungen, und beantragt, demselben die Zustimmung zu ertheilen.

Das Gesetz wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

In der 407. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Mai steht in Berathung Capitel 27, „Handelsministerium“, Titel 13, „Staatseisenbahnbetrieb“.

Abg. Dr. Russ gelangt zum Wort. Redner reflectirt zuerst auf die gestrigen Ausführungen des Abg. Dr. Magg hinsichtlich der Personentarif-Reform und hebt hervor, dass bezüglich dieser Reform die öffentliche Meinung nicht genügend aufgeklärt sei. Häufig höre man die Klage, dass nach dem neuen Tarife die zweite Classe um 100 pCt. theurer sei als die dritte. Auch sei es nicht richtig, dass die Herabsetzung in der dritten Classe 50 pCt. betrage, da bisher in Folge der vielen Ermässigungen in der dritten Classe für einen Kilometer nicht 2 kr., sondern nur 1·4 kr. bezahlt wurden, also die Herabsetzung in der Praxis nur 0·4 kr. betrage. Aehnlich stelle sich dieses Verhältniss bei der zweiten Classe. Der Wunsch auf Herabsetzung des Tarifes für Reisegepäck sei nicht erfüllbar, weil letzteres sonst sich billiger als Eilgut stellen würde und daher jeder Kaufmann sein Eilgut als Reisegepäck befördern lassen würde. Der Wunsch des Abg. Dr. Magg, dass die Eilzüge, wenn sie um 50 pCt. theurer werden, auch wirklich Schnellzüge sein sollen, sei gerechtfertigt, und erwartet Redner in dieser Beziehung hauptsächlich von der Concurrenz der verschiedenen Bahnen einen günstigen Erfolg. Durch den neuen Tarif werde eine grosse Anzahl von Begünstigungen wegfallen. Nicht wegfallen aber konnten beim neuen Staatsbahntarife die concurrenzirten Relationen, weil es sonst hiesse, eine ganze grosse Kundschaft aufzugeben, um sie den Privatbahnen zu überlassen. Die eigentlich Beschädigten seien diejenigen, welche im Schnellzuge zweiter Classe bisher Tour- und Retourkarten benützten.

Auf den Schnellzügen zweiter Classe seien im letzten Jahre 561.060 Personen gefahren, von diesen haben nur 27.900 Retourkarten benützt, also das seien die eigentlich Beschädigten. Gewisse Härten bestehen, aber je schärfer sie seien und je mehr die öffentliche Meinung geneigt sein werde, sich zum Dolmetsch der diesbezüglich ausgesprochenen Wünsche zu machen, um so schneller werden sie auch beseitigt werden. Redner empfiehlt die neue Tarifreform zur Annahme.

Titel 13 wird hierauf unverändert angenommen.

Es gelangt nunmehr zur Berathung Capitel 33 der Bedeckung, Titel 13, „Antheil des Staates an dem Reingewinne der Nordbahn“.

Berichterstatter Abg. Ritter von Meznik führt aus, dass das Erträgniss der Nordbahn sich im abgelaufenen Jahre bedeutend günstiger gestellt habe, als bei der Abfassung des Budgets angenommen worden war, und beantragt, da nach dem Rechnungsabschlusse der Nordbahn sich der Antheil des Staates am Reingewinne derselben auf 353.096 fl. stelle, diese Ziffer in das Budget einzustellen.

Abg. Dr. Habermann erinnert zunächst an das Bahnunglück bei Pohl, wobei die Ueberbürdung der Beamten mit Schuld hatte, und fordert die Regierung auf, ihr Aufsichtsrecht streng zu üben. Redner erwähnt hierauf die Vertheuerung der Kohle, an welcher die Nordbahn zwar keine Schuld trage, welche er aber doch der Aufmerksamkeit der Regierung empfehle.

Abg. Türk will bei diesem Capitel einige Beschwerden in Betreff der Nordbahn vorbringen. Der Antheil des Staates an dem Reingewinne der Nordbahn sei ein geradezu minimaler gegenüber den der Nordbahn eingeräumten Vortheilen. Die Nordbahn sei ausserdem ihren Verpflichtungen, betreffend den Bau von Localbahnen, nicht in vollem Masse nachgekommen, indem sie statt normalspuriger, theilweise schmalspurige Localbahnen baute. Die diesbezüglich vorgebrachten Beschwerden seien resultatlos geblieben. Die Nordbahnverwaltung habe ausserdem bei der Einlösung von Grundstücken in Schlesien durch die Wahl von Sachverständigen, welche aus entfernten Gegenden Mährens zugezogen wurden, auf Kosten der armen Landwirthe Ersparungen zu erzielen versucht und habe gegenüber den Beschwerden dieser Beschädigten die Unterstützung des Staates gefunden. Die Expropriationen seien statt ein Rechtsmittel, als welches sie gedacht waren, ein Schreckmittel für den kleinen Besitzer geworden. Dem billigen Verlangen von Anrainern, dass zum Schutze des Viehstandes an gefährlichen Stellen des Norbahnkörpers Barrièren errichtet werden sollen, wurde nicht Rechnung getragen, und nothwendige Wasserläufe wurden nicht hergestellt. Bei den anlässlich der Erweiterung des Floridsdorfer Bahnhofes nöthigen Grunderwerbungen habe die Norbahn sich gegenüber dem Wunsche der Gemeinden Leopoldau und Donaufeld, auf gütlichem Wege Verträge behufs Ablösung der Grundstücke zu erreichen, einfach abweisend verhalten, und bei den hierauf erfolgenden Expropriationen seien diesen Gemeinden Seitens der Staatsbehörde geringere Beträge zugewiesen worden, als von den Sachverständigen ausgesprochen worden waren. Schliesslich empfiehlt Redner der Regierung, auf das Vorgehen der Nordbahn in den verschiedensten Richtungen ein wachsames Auge zu heben.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek: Hohes Haus! Es sind von den geehrten Vorrednern mehrfache Wünsche und Anregungen in Bezug auf den Betrieb der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgebracht worden. Es wird die Aufgabe der Fachbehörde sein, diese Anregungen zu prüfen und ihnen, soweit es möglich ist, entgegenzukommen. Ich werde das hohe Haus nicht mit Einzelheiten aufhalten, sondern nur auf die wichtigsten Punkte kurz zurückkommen. Die Frage der Ueberbürdung des Personales bildet eine der grössten Sorgen nicht nur der Aufsichtsbehörde, sondern auch der Eisenbahnverwaltungen. Gerade diese Frage wird stets mit aller Sorgfalt verfolgt und geprüft, und bei jedem Anlasse, wo auch nur die Möglichkeit einer Ueberbürdung zum Nachtheile der Sicherheit wahrnehmbar ist, werden die geeigneten Vorkehrungen zur Abhilfe getroffen. Um nur Eines zu erwähnen: bei jedem Eisenbahnunfalle ist die allererste Frage, der sich die Thätigkeit des Erhebungscommissärs zuzuwenden hat, die Untersuchung und genaue Constatirung, ob nicht bei den Personen, welche an dem Unfalle betheiligt sind, in Folge ihrer dienstlichen Inanspruchnahme eine Ueberbürdung stattgefunden hat. Diese Frage ist — und darin stimme ich mit dem Herrn Vorredner aus Mähren vollständig überein — eine der wichtigsten und ernstesten, und ich bitte überzeugt zu sein, dass sie namentlich der Aufsichtsbehörde ausserordentlich am Herzen liegt.

Es sind nun weiter von beiden Herren Vorrednern mehrfache Wünsche in Bezug auf die Fahrordnung der Nordbahn vorgebracht worden, die eine sorgfältige Prüfung und Erwägung erheischen. Ich darf anführen, dass die Einführung eines zweiten Schnellzugspaares im Kreise der Nordbahnverwaltung als ein wichtiger, im Interesse der Bevölkerung gelegener Fortschritt betrachtet wird, und dass man nicht ohne Schwierigkeiten zu dem Entschlusse gelangt ist, den vielfachen Wünschen, die aus den Kreisen der Interessenten an die Bahnverwaltung herangetreten sind, wenn auch mit bedeutenden Mehrauslagen, durch Einführung dieses zweiten Schnellzugspaares entgegenzukommen. Dass dasselbe an die Stelle von Personenzügen tritt, welche aufgelassen werden, ist natürlich; es wird aber die Aufgabe der Verwaltung sein, für die Stationen, welche nicht durch die Schnellzüge berührt werden, durch Einführung von zweckmässigen Secundär- und Localzügen den verloren gegangenen Contact wieder herzustellen.

Auch die Frage der gemischten Züge ist nicht nur von der Bahnverwaltung, sondern auch von der Aufsichtsbehörde eingehendst erwogen worden. Man hat in der That geglaubt, einem berechtigten Wunsche der Bevölkerung zu entsprechen, wenn man an Stelle der gemischten Züge Personenzüge gesetzt hat, deren Benützung sich nicht theurer stellt als die der gemischten Züge, und zwar durch Einführung von Tour- und Retourkarten in so vielen Relationen als möglich. In dieser Beziehung ist vielleicht doch das Bestreben wahrzunehmen, nicht blos wegen Erzielung von Ersparnissen oder Erhöhung des Reinerträgnisses, sondern in der That in einer die Bedürfnisse des Publicums währenden Weise vorzugehen.

Es sind auch mehrfache Bemerkungen über den Vorgang bei Expropriationen gemacht worden. Ich kann auf diesen Gegenstand nicht näher eingehen, zumal mir hiezu das nöthige Material fehlt. Ich glaube aber, es genügt, hier darauf hinzuweisen, dass das Expropriations-Verfahren durch ein Gesetz, und zwar durch ein neueres Gesetz eingehend geregelt ist, dass also auch die Frage der Auswahl und Heranziehung der Experten nicht blos aus dem näheren, sondern auch aus dem weiteren Umkreise auf diesem Gesetze beruht und die Handhabung dieses Gesetzes den Gerichten obliegt.

Es sind aber noch andere Bemerkungen gemacht worden, auf die ich mit einem Worte reagiren will. Es ist erwähnt worden, dass die Beamten den Interessen der Nordbahn zu viel entgegenkommen.

In dieser Hinsicht bitte ich doch zu erwägen, dass es ja auch ein öffentlicher Dienst ist, welcher durch die Eisenbahn-Unternehmungen, auch wenn sie Privatunternehmungen sind, vollzogen wird. Es bringt daher vielfach der öffentliche Dienst mit sich, dass die Staatsorgane und die Organe der Gesellschaften übereinstimmend in Action treten.

Den Privateisenbahn-Unternehmungen sind durch die staatliche Concession — speciell der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn durch ein erst vor wenigen Jahren beschlossenes Gesetz und die nachgefolgte Concessions-Ertheilung — wichtige Functionen des öffentlichen Verkehres übertragen. Die Privateisenbahn-Unternehmungen sind ein Theil des Gesammtapparates, durch welchen der öffentliche Verkehr besorgt wird. Die Privateisenbahn-Unternehmungen lassen sich — das muss ich constatiren — diese Aufgabe pflichtgemäss angelegen sein, sie sind bemüht, die Aufgaben des öffentlichen Verkehres zu vollziehen und werden in dieser Richtung durch die Staatsaufsicht überwacht und controlirt; aber sie haben auch Anspruch darauf, durch die Staatsverwaltung in der Vollziehung ihrer Functionen unterstützt zu werden.

Sie kommen wiederholt in den Fall, ihre Dienste für unmittelbar öffentliche Zwecke zu leihen. Ich darf darauf hinweisen, dass die Nordbahn in den letzten Jahren wiederholt in der Lage war, für unmittelbar staatliche Zwecke ganz namhafte Opfer zu bringen. Es ist aber noch ein Weiteres. Im Dienste der Privateisenbahn-Unternehmungen stehen hunderte, ja tausende von Staatsbürgern in den verschiedensten Stellungen, hoch und niedrig. Diese mittelbaren Functionäre des öffentlichen Dienstes sollten — darum möchte ich ganz ergebenst bitten — in dem Glauben an die ethische Berechtigung der Dienstgewalt, welcher sie unterstehen, nicht erschüttert werden. Es ist ein grosses Interesse, dass die dienstliche Autorität und das moralische Gewicht auch den Privateisenbahn-Verwaltungen nicht abhanden komme. Es wäre dies ein schwerer Schaden für den öffentlichen Dienst. So wie es also die Aufgabe der Staatsverwaltung ist, die Privateisenbahnen zu überwachen und sie zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten in jeder Weise mit den geeigneten Mitteln anzuhalten, so haben auch die Privateisenbahn-Verwaltungen innerhalb der bestehenden Gesetze den Anspruch auf den Schutz der Staatsgewalt. Die Regierung betrachtet es als ihre Obliegenheit, ihnen diesen Schutz bei sich ergebendem Anlasse zu Theil werden zu lassen.

Abg. Dr. Herbst betont, dass nach dem Gesetze bei einer gewissen Höhe der Einnahmen aus dem Hauptnetze der Nordbahn eine Theilnahme des Staates am Gewinne stattfinde, nämlich dass der Ueberschuss über 7.451.000 fl. zwischen Staat und Gesellschaft getheilt werde. Das Gesetz enthalte aber auch weiter die Bestimmung, dass der Staat in diesem Falle verpflichtet sei, auf eine Ermässigung der Tarife hinzuwirken. Auf Andringen des Herrn Handelsministers habe die Nordbahn die

Kohlentarife um 2 kr. per Metercentner herabgesetzt, allein mit Rücksicht auf die steigenden Einnahmen hätte eine Herabsetzung um 5 kr. stattfingen können, ohne dass der künftige Ueberschuss wesentlich tangirt worden wäre, denn bei der Nordbahn sei die Steigerung der Kohlenfracht eine stetige, sie hänge mit der Zunahme der Bevölkerung zusammen, und diese jährliche Steigerung habe im Jahre 1889 eine Mehreinnahme von 1,267.000 fl. eingebracht. Diese Zunahme sei unabhängig von allen anderen Verkehrs- und Wirthschaftsverhältnissen und eine pessimistische Präliminirung in dieser Richtung ganz unbegründet. Redner richtet daher an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister das Ersuchen, von der Grossmuth der Nordbahn eine den thatsächlichen Verhältnissen entsprechende Herabsetzung der Kohlentarife zu fordern und damit den eingetretenen Preisaufschlag der Kohle wettzumachen.

Berichterstatter Abg. Dr. von Meznik betont, dass die Regierung die Abschlussrechnungen der Nordbahn aufmerksam geprüft und einen höheren Antheil für den Staat herausgerechnet habe Wenn auch hievon ein Theil von der Nordbahn nicht anerkannt wurde, so sei doch, wie hieraus ersichtlich ist, das Interesse des Staates streng gewahrt worden. Was die Expropriationen anbelangt, so habe da das Gericht die Entscheidung zu fällen, und es seien daher die der Regierung diesfalls gemachten Vorwürfe ganz ungerechtfertigt.

Capitel 33 der Bedeckung, Titel 13, wird nach dem Antrage des Referenten mit 353.096 fl. angenommen.

Hiemit ist das Budget des Handelsministeriums erledigt.

Abg. Dr. Darl Lewakowski bespricht die durch den Petroleumzoll geschaffene ungünstige Lage der galizischen Petroleum-Industrie. Es sei in Ungarn eine künstliche neue Industrie geschaffen worden, und damit sei das frühere Absatzgebiet der galizischen Petroleum-Industrie, nämlich Ungarn, entfallen. Die galizische Petroleum-Industrie habe sich mit Mühe ein neues Absatzgebiet in Böhmen, Nieder- und Oberösterreich und in Steiermark geschaffen. Auf den ungarischen Bahnen habe man aber angefangen, Ausnahmetarife für die ungarische Petroleum-Industrie einzuführen, und damit sei auch dieses Absatzgebiet gefährdet. Redner bemerkt weiter, dass die Nordbahn nicht dieselben Begünstigungen für die galizische Industrie gewähren wolle, welche die ungarischen Bahnen für die dortige Petroleum-Industrie gewähren, und appellirt an den Herrn Handelsminister, er möge seinen Einfluss dazu benützen, um die Nordbahn umzustimmen und die gleichen Begünstigungen für die galizische Petroleum-Industrie zu erwirken.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erweiterung der Station Ustrzyki der Linie Przemysl-Lupkow: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Ustrzyki der Linie Przemysl-Lupkow für den 20. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Carl Franz betraut. [G.-I.-Z. 7084.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien-Krakau: Herstellungen am Bahnhofe in Floridsdorf.) Am Bahnhofe in Floridsdorf in km 5·6/7 der Linie Wien-Krakau wird ein hölzerner Materialdepôt-Schuppen mit Lagerplatz und Ladegeleise errichtet. [21. März, Z. 11.942.]

— (Linie Wien-Krakau: Herstellungen in der Station Stiebnig.) Die Erweiterung der Manipulationsplätze, Erbauung einer Brückenwaage und eines Schuppens in der Station Stiebnig ist genehmigt worden. [21. Februar, Z. 7451.]

— (Linie Wien-Krakau: Herstellungen am Vorbahnhofe in Mähr.-Ostrau.) Nächst dem Dienstgebäude und dem Verkehrskanzleigebäude am Vorbahnhofe zu Mähr.-Ostrau sind zwei Nebengebäude ausgeführt worden. [2. April, Z. 10.271.]

— (Linie Wien-Krakau: Verlängerung des Uebergangssteges in der Station Oswięcim.) Die Verlängerung des eisernen Uebergangssteges über den erweiterten Bahnhof von Oswięcim ist genehmigt worden. [15. April, Z. 15.413.]

— (Linie Wien-Krakau: Auflassung einer Feldwegübersetzung in der Strecke Leipnik-Weisskirchen.) Die Auflassung der Feldwegübersetzung in km 209·259 der Strecke Leipnik-Weisskirchen in der Gemeinde Drahotusch, zu welcher alle Interessenten gegen entsprechende Entschädigung der Wirthschaftserschwernisse ihre Zustimmung gegeben haben, ist genehmigt worden. [25. April, Z. 17.492.]

— (Linie Wien-Krakau: Umwandlung eines Einlagschrankens in einen Zugschranken.) Die Umwandlung des auf der nördlichen Stationsseite der Station Rohatetz in km 111·5/6 der Linie Wien-Prerau bestehenden Einlag-Handschrankens in einen durch den Central-Weichenwärter zu bedienenden Zugschranken ist genehmigt worden. [7. März, Z. 9458.]

— (Linie Lundenburg-Brünn: Kohlenschuppen am Bahnhofe Brünn.) Am Bahnhofe in Brünn ist nächst der Locomotivremise ein hölzerner Kohlenschuppen hergestellt worden. [2. April, Z. 12.399.]

— (Linie Kojetein-Bielitz: Umstellung und Vergrösserung des Kohlenschuppens in der Station Bistritz a. H.) Der auf dem aufgelassenen Bahnhofe Bistritz a. H. der ehemaligen Kremsierer Bahn bestandene, für die Einlagerung von Regiekohle bestimmte hölzerne Schuppen ist zu gleichem Zwecke auf den gleichnamigen Bahnhof der Linie Kojetein-Bielitz übertragen worden; gleichzeitig wurde die Verlängerung dieses Schuppens vorgenommen. [31. März, Z. 9291.]

— (Linie Kojetein-Bielitz: Uebergabe von Wegen und Wasserläufen.) Die am 9. August 1889 stattgehabte commissionelle Uebergabe der anlässlich des Baues der Linie Kojetein-Bielitz geänderten Wege und Wasserläufe in der Gemeinde Kojetein in die Erhaltung der Interessenten hat im Wesentlichen ein anstandsloses Ergebniss gehabt. Die bei der Commission unerledigt gebliebenen Forderungen der Interessenten wurden seither im Entscheidungswege erledigt. [7. April, Z. 3408.]

— (Localbahn Stauding-Wagstadt: Errichtung der Haltestelle Gross-Olbersdorf.) Die Errichtung einer Haltestelle mit der Bezeichnung „Gross-Olbersdorf“ in km 6·0/1 der Localbahn Stauding-Wagstadt ist genehmigt worden. [15. April, Z. 9617.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Vergrösserung der Station Ostrau-Witkowitz und Verlegung einer Theilstrecke der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Politische Begehung; Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20. Jänner durchgeführten politischen Begehung ist die Vergrösserung des Bahnhofes von Ostrau-Witkowitz, sowie die Verlegung der Theilstrecke von km 3·15 bis km 3·5 der Ostrau-Friedlander Eisenbahn genehmigt worden. [6. April, Z. 8195.]

Neutitscheiner Localbahn. (Erweiterung des Stationsgebäudes in Neutitschein.) Das Stationsgebäude in Neutitschein wird behufs Gewinnung von Bureau- und Wohnräumen vergrössert. Die Veranda, welche entsprechend verlängert wird, erhält in der ganzen Ausdehnung eine Bedachung aus Zinkblech mit Lichtfenstern. [25. April, Z. 5563.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Locomotivprüfung.) Am 22. April hat die technisch-polizeiliche Prüfung von drei für den Dienst auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn bestimmten Lastzugs-Locomotiven stattgefunden. Dieselben wurden in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt erbaut und mit den Bahninventarsnummern 201—203 und den Fabriksnummern 3398—3400 versehen. Die Kessel dieser Locomotiven ruhen auf drei untereinander gekuppelten, vor der Feuerbüchse liegendem Achsen, von welchen die mittlere die Triebachse ist. Die Locomotiven haben aussenliegende Rahmen, aussenliegende horizontale Dampfcylinder, innenliegende Stephenson'sche Steuerung mit horizontal liegender Schieberführung. Die Entfernung der drei Achsen von einander beträgt je 1·580 m, der Gesammtradstand 3·160 m, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 1·190 m. Die Spurweite ist normal und beträgt die Belastung jeder Achse 13 Tonnen, somit das Gesammtgewicht jeder Locomotive 39 Tonnen. Die commissionellen Probefahrten mit diesen Locomotiven fanden auf der Strecke Prag (Bubna) -Hostiwitz statt und wurden hiebei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 36, 22, bezw. 33 km und Maximalgeschwindigkeiten von 50, 36, bezw. 48 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten drei Lastzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugsförderungsdienst auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 19.029.]

Staats-Eisenbahnrath.

In der diesjährigen Session des Staats-Eisenbahnrathes wendete sich, wie vorauszusehen war, das allgemeine Interesse hauptsächlich den Verhandlungen über die Vorlage, betreffend die Einführung des Kreuzer-Zonentarifes auf den Oesterr. Staatsbahnen, zu.

Der Berichterstatter für diese Angelegenheit, Herr v. Lindheim, begründete in umfassender Weise die bekannten Principien, auf welchen dieser Reformtarif aufgebaut sein soll, und legte der Versammlung ein Elaborat vor, in welchem er auch auf den im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses erstatteten Bericht verwies.

Nach eingehender Erörterung des Gegenstandes durch die Versammlung acceptirte dieselbe den Antrag des Comité, lautend: „Der Staats-Eisenbahnrath nimmt die ihm von der General-Direction mitgetheilten grundsätzlichen Bestimmungen eines neuen Personentarifes, nachdem dieselben einen wesentlichen Fortschritt und die Keime weiterer Ausbildung und Verbesserung in sich vereinen, zur befriedigenden Kenntniss“ mit Stimmeneinhelligkeit.

Der in der gleichen Angelegenheit eingebrachte Antrag des Mitgiedes Herrn Dr. Russ, lautend:

„1. Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird aufgefordert, zu erwägen, ob
   a) der Schnellzugszuschlag des neuen Personentarifes mit höchstens 25 pCt. zu bemessen sei;
   b) die 9. und 10. Zone in kleinere Zonen zu zerlegen sei, und
   c) die Reisegepäckstaxen ermässigt und nach Entfernungszonen bemessen werden sollen.
2. Die Regierung wird ferner dringend ersucht, die Verwaltungen der Privatbahnen, namentlich aber vor Allem und in kürzester Frist die a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft, zur Einführung des neuen Personentarifes der Staatsbahnen zu verhalten“,

ebenso wie der Antrag des Mitgliedes Herrn Dr. Bilinski, mittelst welchem die Regierung auf die Nothwendigkeit der Erstellung von Concurrenztarifen von der Bukowina und Ostgalizien in der Richtung nach Wien aufmerksam gemacht wird, fanden die Zustimmung der Versammlung.

Von demselben Berichterstatter wurden sodann die vorgelegten Grundzüge für die Winterfahrordnung 1890/91 besprochen, welche vornehmlich den Wünschen der Interessenten entsprechende Verbesserungen der Zugsverbindungen auf mehreren Strecken in sich schliessen und demgemäss die Billigung des Staats-Eisenbahnrathes erhielten.

Ueber „Commercielle Angelegenheiten“ referirte das Mitglied Herr kaiserl. Rath Mauthner, welcher Namens des Comité den Antrag stellte, dass die Regierung die Angelegenheit der Versicherung der in den Bahnmagazinen lagernden zollämtlichen Waaren weiter verfolgen und eventuell im Gesetzgebungswege regeln möge, sowie den Antrag des Mitgliedes Reich wegen Gewährung von Frachtermässigungen für Baumaterialien für die Wiederherstellung des durch den Brand zerstörten Stadttheiles von Neu-Sandez zur Annahme empfahl und schliesslfch die Mittheilungen über die seit der letzten Session getroffenen Tarifmassnahmen und sonstigen Verfügungen commercieller Natur, darunter vornehmlich die Beistellung von 371 Wagen zur Rinfusa-Verladung von Getreide für Galizien und die Bukowina, zur Kenntniss der Versammlung brachte.

Ueber den Antrag des Mitgliedes Herrn Steiner wegen Intervention zur Regelung der Tarifverhältnisse auf der Salzburger Localbahn wird dem motivirten Vorschlage des genannten Referenten gemäss zur Tagesordnung übergegangen.

Gelegentlich der von mehreren Seiten ausgesprochenen Wünsche wegen tarifarischer Massnahmen im Verkehre mit Triest wird von Seite dieses Referenten unter Zustimmung der Versammlung darauf verwiesen, dass sich die diesfalls zur Geltung gelangenden Gravamina nicht lediglich gegen die Bahngesellschaften, sondern in Bezug auf den hauptsächlich in Betracht kommenden überseeischen Verkehr auch gegen den Oesterr.-ungar. Lloyd richten und diesbezüglich die Action der Regierung erbeten wird.

Von Seite des Mitgliedes Herrn R. v. Struzkiewicz wird auf Unzukömmlichkeiten bei der Einhebung von Auf- und Ablegegebühren bei der Galizischen Carl Ludwig-Bahn aufmerksam gemacht und wird dieser Gegenstand von Seite der Regierung in Behandlung genommen.

Ueber den Titel „Allgemeines“ erstattet das Mitglied Herr Dr. Russ den Bericht und bringt zur Kenntniss, dass über den in der Sitzung vom 28. October 1889 gefassten Beschluss des Staats-Eisenbahnrathes wegen Vermehrung der Lastwagen auf den k. k. Staatsbahnen in dem Staatsvoranschlage pro 1890 für die Anschaffung von 500 Güterwagen der Betrag von Einer Million Gulden vorgesehen sei und für das Jahr 1891 ein Credit von gleicher Höhe in Aussicht genommen werde, womit sich die Versammlung für vorläufig befriedigt erklärt.

Der von Seite der Delegirten der Salzburger Handels- und Gewerbekammer als dringlich erklärte und eingehend begründete Antrag wegen baldigem Ausbau der Tauernbahn wird dem Comité für allgemeine Angelegenheiten zur Berathung überwiesen und weiters mitgetheilt, dass die von verschiedenen Seiten angeregte Herstellung eines zweiten Geleises in der Strecke Innsbruck-Wörgl mit Ende 1891 vollzogen wird.

Nachdem mit der gegenwärtigen Session die dreijährige Wahlperiode für die Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes ihren Abschluss findet, wirft der Vorsitzende einen Rückblick auf die in der abgelaufenen Frist entfaltete Thätigkeit, und constatirt mit Befriedigung, dass die überwiegende Mehrzahl der aus der Initiative des Staats-Eisenbahnrathes hervorgegangenen Anregungen zur Verwirklichung gelangte und nur in den der Machtsphäre der Regierung entzogenen Fällen kein Erfolg zu verzeichnen ist.

Mit dem Austausche gegenseitiger Dankesbezeigungen wurde die diesjährige Session geschlossen.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Aeusserung des kgl. ungar. Handelsministers in Angelegenheit der Frage der Regelung des Zugsverkehres im Bereiche des ungar. Eisenbahnnetzes.) In der am 6. Mai abgehaltenen Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses interpellirten anlässlich der Debatte über die Decentralisation der kgl. Tafeln (Ober-Gerichte) und der Ober-Staatsanwaltschaften die Abgeordneten Eugen Gáal und Carl Reviczky den kgl. ungar. Handelsminister in der Frage des den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechenden Zugsverkehres zwischen den zukünftigen Amtsitzen der neu zu errichtenden kgl. Tafeln und Ober-Staatsanwaltschaften in Nagyvárad (Grosswardein) und Esztergom (Gran) und den ihnen zugewiesenen Gerichtsbezirken, bei welchem Anlasse die angebliche Declassirung der Alföld-Fiumaner Bahn als Ursache der derzeit wenig entsprechenden Verbindung zwischen Arad und Grosswardein supponirt wurde. Der Minister gab hierüber auf Grundlage eines bis in die kleinsten Details ausgeführten Tableau dem Hause

die Versicherung, dass die Frage der Regelung des Zugsverkehres im Bereiche des gesammten ungarischen Eisenbahnnetzes mit Rücksichtnahme auf sämmtliche neu creirten judiciellen Amtsbezirke noch vor Vorlage des Gesetzentwurfes im Einvernehmen mit dem Justizminister, und zwar derart geordnet werde, dass der Verkehr der Züge sowohl das rechtzeitige Eintreffen der Parteien an den Amtssitzen, als auch deren Heimkehr im Laufe desselben Tages zu vermitteln vermögen wird. In der Frage der supponirten Declassirung der Alföld-Fiumaner Bahn, d. i. der Linie Nagyvárad (Grosswardein) -Eszék-Villány, von einer Bahn I. Ranges zu einer solchen II. Ranges, erklärte der Minister, dass im Interesse der Verwohlfeilung des Betriebes lediglich nur deren Verwaltung, und dies auch nur temporär, in eine solche II. Classe umgewandelt wurde, da auf dieser Linie gegenwärtig noch keine Eilzüge verkehren und auch der Nachtverkehr vom Standpunkte der Sparsamkeit so weit als möglich vermieden wird. In der Frage der gegenwärtig noch bestehenden Isolirung der Stadt Esztergom erklärte der Minister, dass die projectirten Localbahnen Almas-Füzitö—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1888, Vorconcession Post 2) und Bia-Torbágy—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1888, Vorconcession Post 1) ihrer Realisirung entgegen gehen, und durch deren Ausbau die Stadt Esztergom sowohl gegen Süden, als auch gegen Westen Anschlüsse an das Betriebsnetz der kgl. Ungar. Staatsbahnen, somit voraussichtlich auch binnen kurzer Zeit directe Verbindungen mit den Bezirken des neuen Obergerichtssprengels, erhalten wird.

— (Eisenbahn-Vorlagen.) In der Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses am 8. Mai wurden die Vorlagen des Handelsministers, betreffend die Concessionirung der Localbahn Kronstadt-Haromszek und der Marchthalbahn, ferner die Modification der Concessions-Urkunde der Warasdin-Golubovecer Localbahn, endlich über die Subventionirung der Localbahn Boba-Janoshaza-Sümeg für die Postbeförderung, zur Kenntniss genommen.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Ernennungen.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 50 vom 25. April verlautbart, dass der kgl. ungar. Handelsminister den Beamten des kgl. ungar. Eisenbahn- und Schiffahrts-Oberinspectorates Attila Bende und den Schiffscapitän Koloman Kenessey zu Oberinspectoren des kgl. ungar. Eisenbahn- und Schiffahrts-Oberinspectorates ernannt hat.

In der Nr. 53 vom 3. Mai desselben Blattes wird verlautbart, dass Se. Majestät über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers zufolge Allerhöchster Entschliessung ddo. Wien, am 27. April 1890, den kgl. Ministerial-Secretär des Handelsministeriums Grafen Theodor Batthyányi mit Beibehalt seines Ranges und Charakters zum Seeschiffahrts-Oberinspector ernannt hat.

Localbahnen von Kronstadt nach Zernest und Kézdi-Vásárhely einerseits und nach Hosszufalu andererseits. (Concessions-Ertheilung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Grafen Johann Nemes von Hidvég, Samuel Horovitz, Victor Maurer und Carl Adam die Concession zum Bau und Betrieb einer Localbahn von Kronstadt einerseits nach Zernest, andererseits über Sepsi—Szent-György nach Kezdi-Vásárhely, dann für die Herstellung einer Strassenbahnlinie von Kronstadt abzweigend nach Hosszufalu ertheilt.

Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Grundabtretung.) Die Budapester hauptstädtische Municipalbehörde hat der Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe zum Behufe der Anlage eines Rangirbahnhofes einen Grundcomplex von 1660 Quadratklafter und zu Magazinsbauten einen solchen von 2000 Quadratklafter unentgeltlich überlassen.

Ausland.

Frankreich. (Studienreise.) Der Director der „Compagnie du Süd de la France“ wurde seinerzeit von der französischen Regierung mit der Aufgabe betraut, die in Belgien und Niederlanden beim Baue und Betriebe der Eisenbahnen „à faible trafic“ angewandten Systeme an Ort und Stelle zu studiren. Zufolge ministerieller Verfügung vom 10. Februar wird diese Studienreise auch auf die Schweiz, Italien, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, sowie Schweden und Norwegen ausgedehnt werden.

— (Nordbahnnetz.) Im „Journal officiel“ vom 8. Februar wurde das Gesetz über die endgiltige Einverleibung der der Compagnie du Nord-Est concessionirten Linien in das Netz der Compagnie du Nord kundgemacht.

Peru. (Eisenbahnconcessionen.) Am 12. Jänner hat die peruanische Regierung einen Vertrag unterzeichnet, durch welchen die Concession für die Bahnlinien von Mollendo nach Arequipa, von Arequipa nach Puno, von Zuliaca nach Santa-Rosa, von Pesco nach Ica, von Callao nach Chiala, von Lima nach Ancon, von Guadalupe-Salavresy nach Trujillo und von Ascope-Paita nach Pinra den „Grace Bondholders“ verliehen wird. Letzteren wird überdies der zur Verlängerung dieser Linien erforderliche Grund und Boden eingeräumt und die zollfreie Einfuhr des für den Betrieb benöthigten Materiales nebst über 3 Millionen Tonnen Guano gewährt.

Verschiedene Mittheilungen.

Schulverein für Beamtentöchter. (Verleihung von Stipendien an mehreren Unterrichtsanstalten in Wien.) Der Schulverein für Beamtentöchter hat im Sinne der §§ 1, 9 lit. c, und 34 lit. c seiner Statuten für das Schuljahr 1890/91 einen bestimmten Betrag zur Ertheilung von Stipendien zum Besuche der höheren Bildungsanstalten in Wien an mittellose Töchter von Beamten oder deren Waisen gewidmet. Die Stipendien, bezüglich Schulgeld und Lehrmittelbeiträge für den II. Semester werden nur dann erfolgt, wenn das vorzulegende Zeugniss über den I. Semester einen guten Erfolg nachweist. Bewerberinnen um solche Stipendien, sowie diejenigen, welche bereits im Genusse solche Beneficien sind und um deren Fortbezug ansuchen, haben ihre Gesuche bis längstens 15. Juni an das Präsidium des Schulvereines, I., Metastasiogasse Nr. 1, zu richten und in denselben die Eignung zur Aufnahme in die bezeichneten Anstalten, ferner den Familienstand der Eltern, deren Bezüge (Pensionen, Gnadengehalte etc.) und ihre Mittellosigkeit nachzuweisen. In den Gesuchen ist schliesslich, womöglich unter Beifügung der Mitgliedskarte, auch anzugeben, ob die Bewerberinnen oder deren Eltern Mitglieder des „Schulvereines“ oder auch des I. allgemeinen Beamtenvereines sind, da nach § 5 Nr. 3 der Statuten bei gleicher Anspruchsberechtigung vor Allem jene Competentinnen in Betracht gezogen werden, deren Väter oder Mütter sowohl dem Schulvereine als auch dem I. allgemeinen Beamtenvereine als Mitglieder angehören oder bei ihrem Ableben angehört haben, wobei verwaiste Töchter von Beamten vorzugsweise berücksicksichtigt werden.

Lagerhäuser der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest. (Lagerstand im Monate April 1890.) Vom 1. bis 30. April wurden 126.084 q Waaren eingelagert und 112.108 q Waaren ausgelagert Der Lagerstand betrug am 30. April 236.302 q im Versicherungswerthe von 7,083.000 fl.: darunter 182.159 q Zucker, 9426 q Kaffee, 8734 q Glaswaaren, 6198 q Valloneen, 4045 q Reis, 3749 q Kolophonium, 3084 q Mirabolan, 2688 q Oele, 1692 q Quincaillerien, 1539 q Thonwaaren, 1431 q Eisen, 1277 q Sprite, 1168 q Farben, 1005 q Felle und Häute, 886 q Mais, 853 Bohnen. — In den Stadtmagazinen waren am 30. April eingelagert: 49.522 q Baumwolle, 47.350 q Kaffee, 38.000 q Petroleum, 27.300 q Feigen, 24.000 q Baumwollöl, 20.000 q Steinkohlen, 20.000 q Mehl, 20.000 q Reis, 16.070 q Olivenöl, 14 000 q Valloneen, 13 181 q Felle, 13.175 q Nüsse, 11.130 q Farbhölzer, 10.000 q Schwefel, 7980 q Agrumen, 6500 q Pfeffer, 6500 Gemüse, 5440 q Sprite. 5300 Eisen, 4900 q Zucker, 4500 q Mais, 5,000.000 Stück weiche Hölzer und 2,200.000 Stück Fassdauben. — Vom 1. Jänner bis 30. April 1890 wurden ausgegeben 410 Stück Warrants, eingelöst 121 Stück Warrants, mithin verbleiben in Circulation 289 Stück Warrants.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monate April 1890.) Im Monate April sind im Lagerhause der Stadt Bregenz eingelagert worden 5257 q Waaren, darunter 1256 q Mais, 1221 q Hafer, 1013 Weizen, 502 q Malz, 200 q Roggen und 105 q Gerste. Ausgelagert wurden 7302 q Waaren, darunter 2537 q Hafer, 1621 q Weizen, 991 q Mais, 553 q Malz, 404 q Roggen und 75 q Gerste. Der Lagerstand am 30. April betrug 9611 q Waaren, darunter 2166 q Hafer, 1710 q Mais, 1465 q Weizen, 682 q Malz, 347 q Gerste und 247 q Roggen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Süddeutscher Eisenbahnverband.

Tarifbegünstigung für die land- und forstwirthschaftliche Ausstellung in Wien 1890.

Die Bestimmungen der von der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über diesen Gegenstand erlassenen, in Nr. 50 des „Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" vom 1. Mai 1890 (Seite 809 und 810) aufgenommene Kundmachung finden auch für die vorgenannten Verbände vollinhaltlich Anwendung.

Wien, am 11. Mai 1890. [308]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Specialtarif vom 1. März 1886 für die Beförderung von Hornvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen.

Nachtrag V.

Zu dem obgenannten Tarife tritt am 1. Juni 1890 ein Nachtrag V in Wirksamkeit, welcher Frachtsätze für neu einbezogene Stationen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können im Wege der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 12. Mai 1890. [309]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Mährisch - Böhmisch - Bayerisch - Vorarlberger Güterverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages V zum Heft V.

Am 1. Juni 1890 tritt Nachtrag V zu Tarifheft V vom 20. August 1880 für den Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinen ab Nachod nach Hassfurt.

Tarifexemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und beim Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien zu beziehen.

Wien, am 12. Mai 1890. [310]

Namens der betheiligten Verwaltungen: **Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.**

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Cementtarifes.

Am 1. Juni 1890 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Cement von den Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen Kufstein und Kiefersfelden nach Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahnen (Kaiser Franz Josef-Bahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau], Rakonitz-Protiviner Bahn, Böhmisch-mährische Transversalbahn, Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Prag-Duxer Eisenbahn), der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien) in Wirksamkeit.

Durch diesen Ausnahmetarif werden die bezüglichen Frachtsätze der Tarifhefte II, III, IV und V des Böhmisch-, bezw. Oesterreichisch-Böhmisch-, bezw. Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarifes aufgehoben und ersetzt.

Tarifexemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und beim Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien zu beziehen.

Wien, am 12. Mai 1890. [311]

Namens der betheiligten Verwaltungen: **Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.**

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif Nr. I.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1890 werden die nachbenannten Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in die Tarifabtheilung III für Maistransporte des Ausnahmetarifes Nr. I für den Getreideverkehr Donau-Bayern vom 15. August 1885 mit folgenden Schnittfrachtsätzen einbezogen.

Tarif-Abtheilung III für Maistransporte B) ab Schnittpunkt				
	Mit Umschlag in			
Nach	Wien-Donauquaibahnhof (Lagerhaus)		Passau (Lagerhaus)	
	Kilometer ab WienDonauquaibahnhof	Tarif ab Schnittpunkt in Mark pro 100 kg	Kilometer ab Passau	Tarif ab Schnittpunkt in Mark pro 100 kg
Kaufbeuren ***	541	1·64	275	1·57
Langenbach	449	1·40	141	1·33
Neuötting	356	1·20	127	1·13
Oberdorf bei Biess ***	553	1·76	287	1·69
Staltach ***	509	1·57	243	1·50

Wien, am 12. Mai 1890. [312]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe eines neuen Tarifes für den internen Verkehr.

Mit 1. Juli 1890 tritt ein neuer Tarif für sämmtliche Linien der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. pr. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn in Wirksamkeit.

Mit dem gleichen Tage werden ausser Kraft gesetzt:
die Tarife vom 15. November 1871 sammt den Nachträgen I—XV, deren II. Auflage vom 1. November 1873 sammt den Nachträgen I—XI, deren III. Auflage vom 15. October 1877 sammt den Nachträgen I—IX, sowie die zugehörigen Gebühren-Berechnungs- und Steuerzuschlags-Tabellen;
die mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1883 hinausgegebene Waarenclassification;
die mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1883 hinausgegebenen „Allgemeinen und besonderen Bestimmungen" für Güter im Frachtenverkehre;
der Ausnahmetarif für Ziegel in Wagenladungen auf Entfernungen bis 175 km, giltig vom 1. Jänner 1890;
der Specialtarif für Brennholz und Sägespäne in Wagenladungen nach Wien (Matzleinsdorf) und Hetzendorf, giltig vom 1. Jänner 1883;
der Ausnahmetarif für Eis und Schnee in Wagenladungen, giltig vom 1. Jänner 1881;
der Ausnahmetarif für Ochsen, Stiere und Kühe in Wagenladungen nach Wien (Matzleinsdorf), giltig vom 1. Jänner 1882;
die mittelst Kundmachung Z. 10.174/C I vom 30. October 1878 publicirten Schleppbahngebühren von Sissek nach Galdovo.

Exemplare dieses neuen Tarifes werden bei unserer commerziellen Direction in Wien, bei unserer Betriebs-Direction in Budapest und bei allen grösseren gesellschaftlichen Stationen zum Preise von fl. 1.50 per Stück rechtzeitig zu erhalten sein.

Wien, am 15. Mai 1890. [313]

Gaisbergbahn.

Fahrpreis-Ermässigung während der Frühjahrs- und Herbstsaison.

Bis auf Widerruf gelangt für die vor Beginn und nach Schluss der concessionsmässigen Betriebssaison (15. Mai bis 1. October) verkehrenden Züge bei einer Betheiligung von mindestens 10 Personen pro Zug für die Strecke Parsch-Gaisbergspitze und zurück der ermässigte Fahrpreis von fl. 1.50 für Erwachsene und fl. —.75 für Kinder zur Einhebung.

Salzburg, am 13. Mai 1890. [314]

Gaisbergbahn.

Ausgabe von Abonnement-Couponkarten.

Mit 15. Mai 1890 gelangen Abonnement-Couponkarten (ohne Photographie) für
5 Berg- und 5 Thalfahrten zum Preise von fl. 6.20 und
10 „ „ 10 „ „ „ „ „ 10.20
zur Ausgabe.

Diese Karten werden auf den Namen des Inhabers ausgestellt und berechtigen zur Fahrt mit allen fahrplanmässigen Zügen.

Die Abonnement-Couponkarten sind in erster Reihe nur für den Inhaber giltig, doch wird demselben das Recht eingeräumt, die Coupons auch für etwaige in seiner Begleitung reisende Familienangehörige benützen zu dürfen.

Die Giltigkeit erlischt mit Ablauf der Saison.

Diese Karten werden nur im Stadtbureau, Mirabellschloss, Zimmer Nr. 27, ausgegeben.

Die Saisonkarten gelangen wie bisher zur Ausgabe.

Die früheren Abonnementkarten mit Photographie und giltig nur für die Personen, auf deren Namen sie lauten, werden aufgehoben.

Noch nicht abgefahrene Coupons dieser Abonnementkarten der vorjährigen Saison werden durch Stempelaufdruck noch für diese Saison giltig gemacht.

Salzburg, am 13. Mai 1890. [315]

Achenseebahn.

Ausgabe von Abonnement- und Saisonkarten.

Mit 15. Mai 1890 gelangen Abonnement-Couponkarten (ohne Photographie) für
5 Berg- und 5 Thalfahrten zum Preise von fl. 6 —, und
10 „ „ 10 „ „ „ „ „ 10.—, ferner
Saisonkarten (mit Photographie) zum Preise von fl. 15.— für Erwachsene und fl. 10.— für Kinder zur Ausgabe

Beide Gattungen werden auf den Namen des Inhabers ausgestellt und berechtigen zur Fahrt mit allen fahrplanmässigen Zügen.

Die Abonnement-Couponkarten sind in erster Reihe nur für den Besitzer giltig, doch wird demselben das Recht eingeräumt, die Coupons auch für etwaige in seiner Begleitung reisende Angehörige benützen zu dürfen.

Die Giltigkeit erlischt mit Ablauf der Saison.

Die Abonnement- und Saisonkarten werden von der Stationscassa in Jenbach, erstere auch von der Verkaufsstelle in Innsbruck, Museumstrasse Nr. 1, ausgegeben.

Salzburg, am 13. Mai 1890. [316]

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien [Weissgärber] nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.) Laut Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 12. Mai 1890 werden vom 14. Mai angefangen bis auf Weiteres täglich zur Fahrt nach Deutsch-Altenburg und Hainburg per Postschiff um 7 U. Früh oder per Pressburger Localschiff um 5 U. Nachm. (nach dem 31. August um 4 U. Nachm.) ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, oder umgekehrt ab Bahnstation Hainburg und Deutsch-Altenburg zur Fahrt nach Wien (Staatsbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt in der I. Classe des Schiffes und in der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, respective der II. Classe des Schiffes und der III. Classe der Bahn berechtigen. Die Fahrpreise sind: Von Wien nach Deutsch-Altenburg und retour oder umgekehrt: I. Classe Schiff, II. Classe Bahn 3 fl., II. Classe Schiff, III. Classe Bahn 2 fl. 05 kr.; von Wien nach Hainburg und retour oder umgekehrt: I. Classe Schiff, II. Classe Bahn 3 fl. 10 kr., II. Classe Schiff, III. Classe Bahn 2 fl. 15 kr. inclus. Billetstempelgebühr. Jedes Billet hat Anspruch auf 25 kg Freigepäck und besitzt eine dreitägige Giltigkeit. Bezüglich der Bahnfahrt ist die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ab Hainburg und Deutsch-Altenburg, ferner der ab Bruck a/d. Leitha Staatseisenbahn-Gesellschaft (Localbahn) anschliessende Schnellzug gegen tarifmässige Aufzahlung gestattet.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 1 vom 1. März 1290 (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern). (Aenderung eines Frachtsatzes). Auf Seite 132 des Tarifes ist für Wien W.-B.—Schwandorf der Frachtsatz von 1·94 Mark und der Zuschlag von 2·0 Pfennig für 100 Kilogramm einzustellen und auf Seite 133 der Frachtsatz für Schönfeld—Lassee—Schwandorf von 23·5 auf 2·35 Mark abzuändern.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1154	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalk und Cement	Prag Bahnhof der Oe.U. St.E.G.	Střebichovic-Vinařic	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1890	Localtarif	21·2 kr.	15·2 kr.	6·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Origin.-Frachtbriefe bis 31. März 1891	
1155	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauer- und Dachziegel	Neubau-Kreuzstätten	L a a	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1890	Localtarif	13·4 kr.	9·0 kr.	4·4 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen besorgt die Partei
1156	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Güter des Specialtarifes 3	Brüx oder vice versa	Roztok oder Selč	Frachtzahlung mindest. für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1890	Localtarif	Keine directen Frachtsätze	32·1 kr.		Im Kartirungswege		
1157	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Wagenladungsgüter aller Art	Littau Bahnhof oder vice versa	Schwarzbach	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, bezw. Classen giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1890	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	4·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Littau gegen Vorlage von Consignationen, in welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass die Sendungen aus einem mit der Station Littau durch ein Schleppgeleise verbundenen Etablissement stammen. Bei Sendungen nach Littau gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger laut. Orig.-Frachtbr.	Die betreffenden Transporte müssen nachweislich aus einem mit der Station Littau in directer Schienenverbindung stehenden industriellen Etablissement stammen, bezw. für ein solches Etablissement bestimmt sein
1158	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Müglitz Hochstein	Halbstadt oder Mittelsteine	**100 Waggons.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 14. Tage nach erfolgter Publication bis 30. April 1891	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	34·6 kr (Müglitz) 30·5 kr. (Hochstein)		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende Juli 1891 vorzulegen sind	Die in vorstehend angeführten Relationen verfrachteten Holzsendungen werden in das laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 36 ex 1890, sub Post Nr. 856, bedungene Minimalquantum einbezogen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1159	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, gewöhnliche, lose oder in Säcken	Triebitz	Dresden-Altstadt	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1890	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	Bestehen keine	Mark 1·09		Im Kartirungswege		
					Dresden-Friedrichstadt					1·12				
					Dresden-Neustadt (Leipzig. und Schles. Bahnhof)					1·09				
					Hainsberg					1·13				
					Löbau					0·92				
					Niedersedlitz					1·09				
					Radeberg					1 06				
1160	Südbahn-Gesellschaft		Chamotteziegel, Chamotteerde und Thonerde	Wr.-Neustadt	Cilli	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- u. Abladens gelten die Bestimmungen der Serie XII des Südbahn-Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Variabel	50	Variabel	Im Kartirungswege		
					Hrastnigg					54				
					Trifail					56				
					Sagor					56				
					Laibach					64				
					Triest S.B.					84				
					Fiume					84				
					Görz					90 kr. excl. Mgb.				
1161	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Abfallholz	Czernowitz	Czerepkoutz	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Beobachtung der im Specialtarif 1 b) der Bukowinaer Localbahnen. resp. im Ausnahmetarif VI der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und im Specialtarif 3 B der Kolomeaer Localbahnen enthaltenen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif der betheiligten Bahnen	8·50	7·06	1·44	Im Kartirungswege		
					Hadikfalva				10·80	10·10	0·70			
					Hliboka				7·60	6·10	1·50			
					Kolomea				12·10	11·86	0·24			
					Kuczurmare				4·60	3·70	0·90			
					Luźan				3·60	2·90	0·70			
					Milleschoutz				12·20	12 02	0·18			
					Nepolokoutz				5·40	4·34	1·06			
					Sniatyn				7·80	6 26	1·54			
					Zablotow				9·80	8·82	0·98			
					Bojan				13·05	8·67	4·38			
					Nowosielitza				16·69	12·17	4·52			
					Sadagora				4·30	2·72	1·58			
					Peczeniźyn S.				22·10	17·61	4·49			
					Sloboda r. Grube				28·70	21·46	7 24			
					Sopow				17·30	14·81	2·49			
					Szeparowce K.				20·30	16·56	3·74			
				Berhometh a. S.	Bóbrka				55·55	48·10	7·45			
					Bortniki				52·05	44·60	7·45			
					Borynicze				54·05	46·60	7·45			
					Bukaczowce				50·35	42·90	7·45			
					Bursztyn				49·15	41·70	7·45			
					Chodorow				52·75	45·30	7·45			
					Chryplin transit				44·65	37·18	7·47			
					Czerepkoutz				26·45	19·—	7·45			
					Czernowitz				31·45	21·45	10·—			
					Hadikfalva				29·65	20·28	9·37			
					Halicz				47·95	40·50	7·45			
					Hatna				33·25	23·14	10·11			
					Jezupol				46·55	39·10	7·45			
					Kolomea				39·55	30·55	9·—			
					Korszow				41·15	32 63	8·52			
					Kuczurmare				27·45	20·—	7·45			
					Lemberg loco				59·05	51 60	7·45			
					Luźan				33·35	23·27	10 08			
					Milleschoutz				31·95	21·84	10·11			
					Nepolokoutz				34·45	24·44	10 01			
					Ottynia				42 85	34·84	8·01			
					Sniatyn				35·85	26·—	9·85			
					Stanislau				45·05	37·60	7·45			
					Staresiolo				56·65	49·20	7·45			
					Suczawa				34·15	24·18	9·97			
					Volksgarten				30·25	20 67	9·58			
					Wybranowka				54·75	47·30	7·45			
					Zablotow				37·65	28·08	9·57			
					Zuczka				31·65	21·58	10·07			
					Bojan				43·20	26·28	16·92			
					Nowosielitza				46·84	28·28	18·56			
					Sadagora				34·45	22·88	11·57			
					Czudin				26·80	19·70	7·10			
					Hliboka				23·85	16·40	7·45			
					Karapcziu a/S.				21·15	14·—	7·15			
					Kupka				22·95	15·80	7·15			
					Petroutz a/S.				24·64	17·30	7·34			
					Ropcze				19·27	12·80	6·47			
					Storożynetz				16·66	12·40	4·26			
					Peczeniżyn S.				49·55	36·30	13·25			
					Sloboda r. Grube				56·15	40·15	16·—			
					Sopow				44·75	33·50	11·25			
					Szeparowce K.				47·75	35·25	12·50			
									fl. pro Wagen	fl. pro Wagen	fl. pro Wagen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1162	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure in Kesselwagen	Kaznau	Budapest St.E.G. " D.U.Fr.B. " Josefstadt " Kelenföld " Südbahnhof " Lipótváros " Ferenczváros	Zahlung der Frachtgebühren mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarife	163·0 kr.	149·0 kr.	14·0 kr.	Im Kartirungswege		Von diesen Frachtsätzen werden keinerlei Refactien liquidirt und finden die für die Strecke Wien-Budapest publicirten Sommerrefactien auf diese Sendungen keine Anwendung
				Radnitz					170·3 kr.	156·3 kr.	14·0 kr.			
1163	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Talkerde	Gleisdorf	Graz S.B.	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10 Tonnen, bezw. Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	12·4 kr. ö. W.	10·0 kr. ö. W.	2·4 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Origin.-Aufgabs-Recepisse u. der Schiffs-Connaissements, aus welchen zu entnehmen ist, dass die vorbezeichneten Transporte nach den Häfen des Schwarzen Meeres expedirt worden sind. Diese Documente sind bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen	Nur giltig für Sendungen von Weiz nach den Häfen des Schwarzen Meeres
1164	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Holz des Specialtarifes 2	Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, excl. der Localbahnstrecken	Göding	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Bestimmung der Sendungen zur Verwendung beim Baue der Localbahn Göding-Holics	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889		0·132 kr pro 100 kg und 1 km fix		Im Rückvergütungswege	Auf die bauführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, wovon die letzteren von Seite des Stations-Vorstandes in Göding die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen beim bezeichneten Baue verwendet wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Eisenbahnschienen und Eisenbahn-Kleinmateriale	Marchegg transito für Sendungen von Reschitza				Theil II, Tarifheft 5 für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. März 1888	29·8 kr.	23·9 kr.	5·9 kr.			
1165	Böhmischen Commercial-bahnen		Ziegel, Mauer- und Dachziegel (siehe Nomenclatur, Pos. 630 des Theiles I)	Taxis-Dobrovic	Jičin B.C.B.	Aufgabe in vollen Wagenladungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Ausnahmetarif vom 15. August 1884	13·2 kr.	9·3 kr.	3·9 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

K. k.
General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

für

Hochbauherstellungen auf dem Rangir-Bahnhofe in Barcola bei Triest.

Die Ausführung eines Betriebsgebäudes, einer Locomotivremise für zwei Stände, sammt einem stockhohen Anbau, eines Drehscheibenfundamentes, einer Entleerungsgrube mit Krahnschachtanlage und zweier Schilderhäuser auf dem **Rangirbahnhofe in Barcola bei Triest**, im approximativen Kostenbetrage von 83.000 fl. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmung für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Triest in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen, daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offert-Formulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Hochbauherstellungen auf dem Rangirbahnhofe in Barcola bei Triest"** längstens am **2. Juni 1890, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Triest zu überreichen.

Zur Darnachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Mai 1890.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg.

Offert-Ausschreibung

für

diverse Unterbau- und Hochbau-Herstellungen in der Station Lemberg.

In der Station Lemberg der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn sollen zur Erweiterung der Verkehrs-Anlagen diverse Herstellungen im approximativen Kostenbetrage von circa 96.000 fl. ö. W. im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, der summarische Kostenvoranschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betiebs-Direction Lemberg (Bureau für Bahnerhaltung am Bahnhofe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn) in Lemberg in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen, daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Erweiterungsbauten auf der Station Lemberg" längstens am 24. Mai 1890, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg (3. Maigasse) zu überreichen.

Den Offerenten wird es freigestellt, der commissionellen Eröffnung der Offerten, welche eine Stunde nach dem festgesetzten Einreichungstermine bei dem k. k. Bahnerhaltungs-Inspectorate stattfinden wird, anzuwohnen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgt, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

K. k. Betriebs-Direction.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Beilage G.

Kreuz

Pe

1500
75
50
25
1400
75
50
25

Beilage G.

Kreuzer-Zonentarif.

Personenzug 1. Classe.

Normaltarif der Nordwestbahn und der k. k. Staatsbahnen seit 1886.

Tour-Retourkartentarif der k. k. Staatsbahnen seit 1886.

Kreuzer-Zonentarif.

Ungarischer Zonentarif.

Fahrpreise in Kreuzern.

Myriameter.

Myriameter 10 bis 20 Varianten a) *zwei Zonen zu 50 Kilometer.*
b) *vier „ „ 25 „*

Beim Normaltarife seit 1882 und beim Tour-Retourkartentarife seit 1886 der k. k. österr. Staatsbahnen sind die in vereinzelten Fällen aus Concurrenzrücksichten erstellten Taxen nicht berücksichtigt.

Beilage H.

1886 der k. k. österr. Staatsbahnen sind die in
htigt.

n zu 50 Kilometer.
" 25 "

Fahrpreise in Kreuzern.

1500
75
50
25
1400
75
50
25
1300
75
50
25
1200
75
50
25
1100
75
50
25
1000
75
50
25
900
75
50
25
800
75
50
25
700
75
50
25
600
75
50
25
500
75
50

40 39 38 37 36 35 34 33 32 31 30 29 28 27 26

0
25
50
75
100
25
50
75
200
25
50
75
300
25
50
75
400
25

Beilage H.

Kreuzer-Zonentarif.

Personenzug 2. Classe.

Fahrpreise in Kreuzern.

Normaltarif der Nordwestbahn.

Normaltarif der k. k. Staatsbahnen seit 1882.

Tour-Retourkartentarif der k. k. Staatsbahnen seit 1886.

Kreuzer-Zonentarif.

Ungarischer Zonentarif.

Myriameter.

Myriameter 10 bis 20 Varianten *a) zwei Zonen zu 50 Kilometer.*
b) vier „ „ 25 „

Beim Normaltarife seit 1882 und beim Tour-Retourkartentarife seit 1886 der k. k. österr. Staatsbahnen sind die in vereinzelten Fällen aus Concurrenzrücksichten erstellten Taxen nicht berücksichtigt.

Fahrpreise in K

100
75
50
25
0

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 1

Myriameter 10 bis

Beim Normaltarife seit 1882 und beim T
vereinzelten Fällen aus Concurrenzrücksichten ers

Beilage I.

Kreuzer-Zonentarif.

Personenzug 3. Classe.

Fahrpreise in Kreuzern.

Normaltarif der Nordwestbahn.

Normaltarif der k. k. Staatsbahnen seit 1882.

Tour-Retourkartentarif der k. k. Staatsbahnen seit 1886.

Ungarischer Zonentarif.

Kreuzer-Zonentarif.

Myriameter.

Myriameter 10 bis 20 Varianten a) zwei Zonen zu 50 Kilometer.
b) vier „ „ 25 „

Beim Normaltarife seit 1882 und beim Tour-Retourkartentarife seit 1886 der k. k. österr. Staatsbahnen sind die in vereinzelten Fällen aus Concurrenzrücksichten erstellten Taxen nicht berücksichtigt.

Fahrpreise in Kreuzer

50
25
900
75
50
25
800
75
50
25
700
75
50
25
600
75
50
25
500
75
50
25
400
75
50
25
300
75
50
25
200
75
50
25
100
75
50
25
0

1 2 3 4 5 6

Beim Normal- u
aus Concurrenzrücksich

Ungarischer Zonentarif.

seit 1886.

tarif

1000 25 50 75 1100 25 50 75 1200 25 50 75 1300 25 50 75 1400 25 50 75 1600

Beilage K.

Kreuzer-Zonentarif.

Schnellzug 1. Classe.

Normaltarif der Nordwestbahn und der k. k. Staatsbahnen seit 1886.

Tour-Retourkartentarif der k. k. Staatsbahnen seit 1886.

Kreuzer-Zonentarif.

Ungarischer Zonentarif.

Fahrpreise in Kreuzern.

Myriameter.

Myriameter 10 bis 20 Varianten *a) zwei Zonen zu 50 Kilometer.*
b) vier „ „ 25 „

Beim Normal- und Tour-Retourkartentarife (seit 1886) der k. k. österr. Staatsbahnen sind die in vereinzelten Fällen aus Concurrenzrücksichten erstellten Taxen nicht berücksichtigt.

Beilage L.

Fahrpreise in Kreuzern.

1500
75
50
25
1400
75
50
25
1300
75
50
25
1200
75
50
25
1100
75
50
25
1000
75
50
25
900
75
50
25
800
75
50
25
700
75
50
25
600
75
50
25
500
75

…6 der *k. k. österr. Staatsbahnen sind die in*
…*t.*

… *50 Kilometer.*
25 „

27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40

0
25
50
75
100
25
50
75
200
25
50
75
300
25
50
75
400
25
50

Beilage I.

Kreuzer-Zonentarif.

Schnellzug 2. Classe.

Fahrpreise in Kreuzern.

Normaltarif der Nordwestbahn.

Normaltarif der k. k. Staatsbahnen seit 1882.

Tour-Retourkartentarif der k. k. Staatsbahnen seit 1886.

Kreuzer-Zonentarif.

Ungarischer Zonentarif.

Myriameter.

Myriameter 10 bis 20 Varianten a) zwei Zonen zu 50 Kilometer.
b) vier „ „ 25 „

Beim Normaltarife seit 1882 und beim Tour-Retourkartentarife seit 1886 der k. k. österr. Staatsbahnen sind die in vereinzelten Fällen aus Concurrenzrücksichten erstellten Taxen nicht berücksichtigt.

Beilage M.

Kreuz

1500
75
50
25
1400
75
50

Beilage M.

Kreuzer-Zonentarif.

Schnellzug 3. Classe.

Normaltarif der Nordwestbahn.

Normaltarif der k. k. Staatsbahnen seit 1882.

Tour-Retourkartentarif der k. k. Staatsbahnen seit 1886.

Kreuzer-Zonentarif.

Ungarischer Zonentarif.

a

b

Fahrpreise in Kreuzern.

0 25 50 75 100 25 50 75 200 25 50 75 300 25 50 75 400 25 50 75 500 25 50 75 600 25 50 75 700 25 50 75 800 25 50 75 900 25 50 75 1000 25 50 75 1100 25 50 75 1200 25 50 75 1300 25 50 75 1400 25 50 75 1500

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40

Myriameter.

Myriameter 10 bis 20 Varianten a) zwei Zonen zu 50 Kilometer.
b) vier „ „ 25 „

Beim Normaltarife seit 1882 und beim Tour-Retourkartentarife seit 1886 der k. k. österr. Staatsbahnen sind die in vereinzelten Fällen aus Concurrenzrücksichten erstellten Taxen nicht berücksichtigt.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 57. **Wien, 17. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 29. April 1890, Z. 10.660, an die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, betreffend die Dotirung der Grenzstationen mit Dampf-Desinfectionsapparaten und Vorlage von Jahres-Nachweisungen über den Stand und die Vertheilung der Desinfectionsapparate auf die einzelnen Stationen.

Zum Zwecke einer wirksamen Verhinderung der Weiterverbreitung ansteckender Krankheiten war das Handelsministerium veranlasst, mit dem Erlasse vom 7. März 1889, Z. 4271, den unterstehenden Eisenbahnverwaltungen die Anschaffung eines zweckentsprechenden Dampf-Desinfectionsapparates zu empfehlen, und wurde mit einem weiteren h. a. Erlasse vom 8. Jänner 1890, Z. 50.463 ex 1889, eine Instruction für die Handhabung dieses Apparates hinausgegeben.

In der Voraussetzung, dass der geehrte Verwaltungsrath in Ausführung der Obliegenheit zur verlässlichen Desinfection der Einrichtungsgegenstände der Personenwagen, in denen Infectionskranke befördert wurden, die hiezu nothwendigen Desinfections-Apparate in genügender Anzahl bereits angeschafft hat, und bei dem weiteren Umstande, als die Verwendung dieser Apparate im Bedarfsfalle auch für die Desinfection der Effecten der Bahnbediensteten und ihrer Angehörigen, wie auch der Effecten der Reisenden in Aussicht genommen ist, erscheint es im Interesse der rechtzeitigen Sicherstellung einer sofortigen Activirung von eventuell einzuleitenden sanitären Massnahmen an den Auslandsgrenzen geboten, auf diese Fälle bei der Vertheilung der Desinfectionsapparate an die Eisenbahnstationen von vorneherein Bedacht zu nehmen.

Das k. k. Ministerium des Innern als oberste Sanitätsbehörde hat sohin den Wunsch ausgesprochen, dass die nächst den Auslandsgrenzen, insbesondere die nächst der italienischen, russischen und rumänischen Grenze befindlichen Maschinenstationen, in welchen der zur Desinfection erforderliche Wasserdampf ohne Störung des Bahnbetriebes einer Locomotive entnommen werden kann, für die Dotirung mit Dampf-Desinfectionsapparaten in erster Linie ins Auge gefasst werden.

Der geehrte Verwaltungsrath wird somit eingeladen, bei Vertheilung der besagten Desinfectionsapparate dem obigen Wunsche des k. k. Ministeriums des Innern zu entsprechen und insbesondere Vorsorge zu treffen, dass die Grenzstationen Cormons und Ala mit solchen Apparaten ausgestattet werden.

Hiedurch wird die Möglichkeit geboten, dass in Zeiten der Choleragefahr der Einschleppung dieser Seuche durch zweckentsprechende Desinfection der unreinen Effecten der Reisenden nach Thunlichkeit vorgebeugt werde.

Ueber die diesfalls getroffenen Verfügungen wolle der geehrte Verwaltungsrath an das Handelsministerium Bericht erstatten.

Bei diesem Anlasse hat das k. k. Ministerium des Innern auch weiters darauf hingewiesen, dass für dasselbe eine genaue Kenntniss und vollständige Uebersicht über den Stand der Dampf-Desinfectionsapparate von grossem Werthe ist.

Nachdem die politischen Landesbehörden schon derzeit angewiesen sind, über den Stand der in den Städten, Krankenhäusern, Straf- und Arbeitshäusern etc. in Verwendung befindlichen Desinfectionsapparate jährlich

Bericht zu erstatten, so wird zur Vervollständigung dieser Ausweise der geehrte Verwaltungsrath aufgefordert, auch seinerseits mit Ende Mai l. J., und sodann mit Ende jeden Jahres, eine Nachweisung über den Stand und die Vertheilung der Dampf-Desinfectionsapparate auf die einzelnen Stationen des gesellschaftlichen Bahnbereiches behufs Mittheilung an das k. k. Ministerium des Innern anher vorzulegen.*)

Wien, am 29. April 1890.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen an die Arbeiter-Krankencassen-Ausschüsse sämmtlicher österr. Privateisenbahn-Unternehmungen vom 30. April 1890, Z. 2015/V, betreffend die Vorlage der auf Grund des § 72 des Krankenversicherungs-Gesetzes zu liefernden statistischen Ausweise.

Im Nachhange zu dem h. ä. an die dortseitige Verwaltung gerichteten Erlasse vom 16. April 1889, Z. 5297 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums Nr. 48 vom 25. April 1889), betreffend die Vorlage der auf Grund des § 72 des Krankenversicherungs-Gesetzes zu liefernden statistischen Ausweise, sowie unter Bezugnahme auf den gleichzeitig an die dortseitige Verwaltung ergehenden h. ä. Erlass vom 30. April, Z. 1960/IV, betreffend die Vorlage des Jahres-Rechnungsabschlusses für die Krankencasse (Bilanz sammt detaillirter Nachweisung über die Höhe und Anlage des Reservefondes) nach erfolgter vorheriger Prüfung durch den Cassenausschuss alljährlich bis längstens Ende Mai, wird dem geehrten Ausschusse Nachstehendes zur Darnachachtung mitgetheilt:

In Uebereinstimmung mit der Seitens des hohen k. k. Ministeriums des Innern unterm 16. Jänner 1890, Z. 110 (publicirt in Nr. 3 des II. Jahrganges der Amtlichen Nachrichten des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. Februar 1890), getroffenen Anordnung kann bezüglich der nach § 72 des Krankenversicherungs-Gesetzes weiters zu liefernden Daten über die eingenommenen Beiträge, die gewährten Leistungen u. s. f., von der Verfassung besonderer Ausweise abgesehen werden, weil diese Daten aus den von den Cassen beziehungsweise von den mit der Rechnungs- und Cassenführung betrauten Bahnunternehmungen zu liefernden Rechnungsabschlüssen zu entnehmen sein müssen.

Dagegen hat der geehrte Ausschuss in dem Rechenschaftsberichte eine übersichtliche Darstellung über die Organisirung des ärztlichen Dienstes, der Kranken-Controle und der Beziehungen zu den Krankenanstalten und Apotheken zu geben.

Im Hinblicke auf die dem geehrten Ausschusse aus dieser Anordnung erwachsende Mehrarbeit, sowie auf den Umstand, dass für die Vorlage der Rechnungsabschlüsse der Krankencassen an die Aufsichtsbehörde I. Instanz gegenwärtig allgemein der Termin bis längstens Ende Mai jedes Jahres festgesetzt ist, und dass ferners der Seitens des geehrten Ausschusses zu liefernde Rechenschaftsbericht vor durchgeführter Ueberprüfung des betreffenden Rechnungsabschlusses nicht verfasst werden kann, sieht sich die General-Inspection veranlasst, in theilweiser Abänderung des h. ä. Erlasses vom 16. April 1889, Z. 5297/V, auch für die Vorlage der Ausweise über Krankheitsstatistik den 31. Mai jedes Jahres als spätesten Termin festzusetzen.

Bei diesem Anlasse wird mit Rücksicht auf die in Nr. 5 des I. Jahrganges der Amtl. Nachrichten des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. November 1888 veröffentlichte Anleitung zum Gebrauche des Musterstatutes für Bezirks-Krankencassen (pag. 120, zu § 18) im Nachhange zu dem h. ä. Erlasse vom 16. April 1889, Z. 5297/V, noch nachträglich verfügt, dass das Formulare I der Krankheitsstatistik für Männer und Frauen getrennt, und das Formulare II, welches zu dreierlei Arten von Erhebungen gebraucht werden soll, in drei Exemplaren auszufüllen ist, wovon das erste Exemplar die Erkrankungen, das zweite die Anzahl der ausgezahlten Krankheitstage und das dritte die Anzahl der Sterbefälle, welche in Folge der angegebenen Krankheiten im Laufe des Jahres vorgekommen sind, aufzuweisen hat.

Wien, am 30. April 1890. **Lilienau** m. p.

Abänderung der Statuten und des Geschäfts-Reglements der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die abgeänderten Statuten sammt dem einen integrirenden Bestandtheil derselben bildenden Geschäfts-Reglement der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche an die Stelle der unterm 16. October 1852, bezw. unterm 27. December 1880, Z. 19.597, und unterm 21. September 1889, Z. 17.408, bestätigten Statuten treten, genehmigt.

Wien, am 1. Mai 1890, Z. 7954. H.-M.-Z. 19.271.

*) Den übrigen österreichischen Eisenbahnverwaltungen ist eine Abschrift des vorstehenden Erlasses mit der Einladung zugekommen, bezüglich der Dotirung der eventuellen Grenzstationen mit Desinfectionsapparaten in sinngemässer Befolgung der an die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft erlassenen Directiven vorzugehen und die Ausweise über die Vertheilung der Desinfectionsapparate innerhalb des eigenen Bahnbereiches zu denselben Terminen zu erstatten.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 83. Sitzung des Herrenhauses vom 9. Mai erstattet Freiherr von Pusswald den Bericht der Eisenbahn-Commission über den Gesetzentwurf, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Localbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit einer Abzweigung nach Neudau.

Dem vom Abgeordnetenhause angenommenen diesbezüglichen Gesetzentwurfe wird ohne Debatte die verfassungsmässige Zustimmung ertheilt.

Ueber die Petition der Triester Handels- und Gewerbekammer betreffs Ermässigung der Eisenbahntarife und anderer dringender Massnahmen erstattet Dr. Habietinek den Bericht.

Freiherr von Reinelt: Ich habe mir das Wort erbeten, weil ich mich in meiner Eigenschaft als Präsident der Triester Handels- und Gewerbekammer verpflichtet fühle, auch von dieser Stelle aus der Regierung auf das eindringlichste die Prüfung der Lage und Verhältnisse von Triest zu empfehlen. Ich möchte die hohe Regierung gebeten haben, hiebei auch die Vervollständigung der Eisenbahnverbindung Triests und die Mittel zur Erhaltung und Stärkung der Leistungsfähigkeit unserer in einer so kritischen Situation befindlichen wichtigen Seetransport-Unternehmung in Betracht zu ziehen. Ich empfehle die fragliche Denkschrift nochmals auf das Wärmste.

Entsprechend dem Antrage der Eisenbahn-Commission wird hierauf beschlossen, die Petition der Regierung zur eingehendsten Würdigung abzutreten.

Nach dem Referate des Grafen Montecuccoli werden die Petitionen der Stadtgemeinde und der Handels- und Gewerbekammer Salzburg um Gewährung einer Staatssubvention für die projectirte Herstellung der Bahnverbindung Salzburg-Ischl für gegenstandslos erklärt.

Nach dem weiteren Referate desselben Berichterstatters werden die Petitionen um Unterstützung des Unternehmens der Murthal-Bahn durch Uebernahme von Stammactien durch den Staat der Regierung zur eingehenden Würdigung abgetreten.

Ebenso wird die Petition der Direction der Kremsthal-Bahn und des oberösterreichischen Landes-Ausschusses um Gewährung einer staatlichen Unterstützung durch Uebernahme von Stammactien der Kremsthal-Bahn im Betrage von 600.000 fl. behufs Fortsetzung dieser Bahn bis Windisch-Garsten der Regierung zur Würdigung abgetreten.

Schliesslich wird die Petition der Bezirks- und der Gemeindevertretung Neu-Bistritz um Ausbau des Eisenbahnflügels Neuhaus-Neu-Bistritz auf Staatskosten, eventuell dessen Verlängerung bis Waidhofen, der Regierung abgetreten.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Budweis - Pontafel: Industriegeleise in km 194·636.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, betreffend die Herstellung eines Industriegeleises mit Verladerampe in km 194·636 nächst der Haltestelle Seitz der Linie Budweis-Pontafel für Zwecke des Fabriksbesitzers Franz Enders, auf den 19. Mai anberaumt und den k. k. Statthaltereirath Julius Seeder mit der Leitung dieser Amtshandlung betraut. [G.-I.-Z. 7358.]

Localbahn Innsbruck-Hall. (Trassenrevision und politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat die Trassenrevision und politische Begehung für die Theilstrecke der Localbahn Innsbruck-Hall von der Maria Theresienstrasse in Innsbruck (km 10·5) bis zum Fusse des Berges Isel (km 12 in Wilten) für den 21. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 7024.]

Südbahn-Gesellschaft. (Localbahn Mödling-Hinterbrühl: Errichtung der Haltestelle „Adlerbrücke".) Die Errichtung der Haltestelle „Adlerbrücke" in km 2·00 der Localbahn Mödling-Hinterbrühl ist versuchsweise auf die Dauer eines Jahres genehmigt worden. An baulichen Herstellungen bei dieser Haltestelle, für welche die Fahrpreise der beiden nächst gelegenen Stationen eingehoben werden, ist ein 18 m langer Einsteigperron rechts der Bahn, eine hölzerne Einfriedung an der Bachseite, sowie die Aufstellung eines Ständers mit Laterne und Aufschriftstafel vorgesehen. [4. April, Z. 9126.]

— (Localbahn Mödling-Hinterbrühl: Errichtung eines Blumenkiosk in der Station Vorderbrühl.) Die Errichtung eines Blumenkiosk auf dem Vorplatze der Station Vorderbrühl auf Kosten und für Zwecke des Gärtners Johann Paul Fischer in Mödling ist genehmigt worden. [30. April. Z. 18.189.]

— (Linie Wr.-Neustadt—Kanizsa: Unterfahrung durch die elektromotorische Leitung der Actiengesellschaft „Wr.-Neustädter Brauhof".) Die Südbahn-Gesellschaft hat Namens der Actiengesellschaft „Wr.-Neustädter Brauhof" dem Handelsministerium ein Project zur Genehmigung vorgelegt, welches die Durchführung einer elektromotorischen Kraftübertragung mit hochgespannten Wechselströmen durch das Object in km 1·6 der Linie Wr.-Neustadt—Kanizsa zum Gegenstande hat. Das Project hat die principielle Genehmigung mit der Modification erhalten, dass statt der projectirten Eisensäulen, welche bei Isolationsfehlern bei zufälliger Berührung gefährlich werden könnten, imprägnirte Holzsäulen zur Verwendung zu kommen haben; ferner wurde angeordnet, dass im Durchlasse nur wohlisolirte 4 mm starke Kupferdrähte zur Anwendung gelangen dürfen. Die Ertheilung der definitiven Ausführungsbewilligung hängt noch von dem Ergebnisse einer Localcommission ab, welche die niederösterr. Statthalterei abzuhalten hat. [16. April, Z. 54.100 ex 1889.]

— (Linie Marburg-Franzensfeste: Warmwasserhaus bei der Desinfectionsanlage in der Station Lienz.) Bei der Desinfectionsanstalt in der Station Lienz wird behufs Unterbringung der Desinfectionsrequisiten und Kleider ein kleines gemauertes Gebäude ausgeführt und in demselben auch ein Warmwasserkessel aufgestellt. [5. Mai, Z. 19.040.]

— (Herstellung von Nebengebäuden durch Bedienstete auf den Linien Wien-Triest und Kufstein-Ala.) Die Herstellung eines Stalles bei Wächterhaus Nr. 492 zwischen den Stationen Ponigl und St. Georgen der Linie Wien-Triest, eines Nebengebäudes bei Wächterhaus Nr. 41 zwischen den Stationen Jenbach und Schwaz und einer Waschküche in der Station Waidbruck der Linie Kufstein-Ala ist genehmigt worden. [1. Mai, Z. 18.342.]

Ausland.

Preussen. (Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1888/89.) Nach dem Berichte über diese Ergebnisse erfuhren die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden preussischen Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite während des Berichtjahres durch die Eröffnung neuer Strecken einen Zuwachs von 627·21 km, durch den Uebergang der Strecke Elsterwerda-Dresden an den Sächsischen Staat, sowie durch die Ausserbetriebsetzung kleinerer Linien hingegegen einen Abgang von 70·75 km, so dass die Gesammtlänge derselben am Schlusse des Berichtjahres 22.961·46 km umfasste, wovon 14.484·55 km ein-, 8420·07 km zwei-, 38·94 km drei- und 17·90 km viergeleisig ausgeführt und den Eisenbahn-Directionen Altona 1112·26 km, Berlin 3087·10 km, Breslau 2688·64 km, Bromberg 4032·96 km, Cöln (linksrheinische) 1839·04 km, Cöln (rechtsrheinische) 2072·72 km, Elberfeld 1264·75 km, Erfurt 1754·19 km, Frankfurt a. M. 1251·65 km, Hannover 2056·24 km und Magdeburg 1801·91 km unterstellt waren. Einschliesslich der im Eigenthum des preussischen Staates befindlichen und auf preussischem Gebiete belegenen Theilstrecke der Main-Neckar Eisenbahn (6·91 km), sowie der Eisenbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg (52·37 km) beträgt die Gesammtlänge der für Rechnung des preussischen Staates verwalteten und für den öffentlichen Verkehr bestimmten, normalspurigen Eisenbahnen 23·020·74 km. Von dieser Länge waren in den Provinzen: Ostpreussen 1181·08 km, Westpreussen 1207·57 km, Pommern 1222·73 km, Posen 1543·29 km, Schlesien 3064·52 km, Brandenburg einschl. Berlin 2419·21 km, Sachsen 2016·86 km, Hannover 1909·30 km, Westphalen 1985·74 km, Hessen-Nassau 1223·89 km, Rheinprovinz 3015·29 km. und Schleswig-Holstein 597·70 km, auf preussischem Staatsgebiete somit 21.387·18 km und ausserhalb desselben 1633·56 km gelegen. Nebst den mit normaler Spurweite ausgeführten Bahnen befand sich im Besitze des Staates noch ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, mit einer Gesammtlänge von 110·72 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nicht öffentlichen Verkehr, deren Länge sich auf 197·92 km belief.

Das für die am Ende des Berichtjahres 1888/89 Seitens des preussischen Staates für eigene Rechnung betriebenen normalspurigen Eisenbahnen verwendete Anlagecapital betrug 6.081,364.014 Mk. Hiezu tritt das Anlagecapital für die Wilhelmshaven-Oldenburger und für den preussischen Antheil an der Main-Neckar Eisenbahn, mit zusammen 12,835.950 Mk., so dass sich für die oben ausgewiesene Gesammtlänge von 23.020·74 km ein Anlagecapital von 6094,199.964 Mk., d. i. für 1 km Bahnlänge von 264.705 Mk. ergibt. Werden von ersterer Summe die in derselben enthaltenen, auf die Herstellung von Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr aufgewendeten Baukosten im Betrage von 11.757·233 Mk. in Abzug gebracht, so verbleiben für die Seitens des preussischen Staates für eigene Rechnung betriebenen normalspurigen Eisenbahnen als Anlagecapital 6069,606.781 Mk. d. s. 264.339 Mk. pro km Bahnlänge, wovon jedoch mit Rücksicht auf die Eröffnungstermine der während des Berichtjahres hinzu gewachsenen neuen Bahnen für die Ertragsberechnung nur 6030.713.579 Mk. bezw. 6018,956.346 Mk. im Jahresdurchschnitte, in Anrechnung kommen. Auf dem in Rede stehenden Bahnnetze sind im Berichtsjahre 782,546.897 Mk. Gesammteinnahmen, mithin um 52,024.386 Mk. oder 7·1% mehr als im Vorjahre erzielt worden. Von diesen Einnahmen entfielen auf den Personenverkehr 194,722 936 Mk. oder 24·9%, den Güterverkehr 559,319.202 Mk. oder 71·5% und die sonstigen Einnahmen 28,504.759 Mk. oder 3·6%. Es hat sich hiernach im Vergleiche zum Vorjahre eine Vermehrung der Einnahmen für Personen um 10,092.765 Mk. oder 5.5%, für Güter um 41,807.723 Mk. oder 8·1% und der sonstigen Einnahmen um 123.898 Mk. oder 0·04% ergeben. Die Vermehrung der Verkehrseinnahmen ist theilweise der im Berichtjahre eingetretenen Vergrösserung des Bahnnetzes um rund 610 km mittlere Betriebslänge, zuzuschreiben, in der Hauptsache jedoch, wie im Vorjahre, durch die weitere günstige Gestaltung der allgemeinen Verkehrsverhältnisse herbeigeführt worden. Im Verhältnisse zur Betriebslänge, bezw. den Leistungen der Betriebsmittel ist gleichfalls eine allgemeine Steigerung der Gesammtausgaben eingetreten. Dieselben betrugen im Berichtsjahre 419,365.733 Mk., mithin 32,419.153 Mk. oder 8·4% mehr als im Vorjahre. Vom Gesammtbetrage derselben waren für die allgemeine Verwaltung 43,392.349 Mk. oder 10·3%, für die Bahnunterhaltung 108,580.188 Mk. oder 25·9% und für die Transportverwaltung 261,113.630 Mk. oder 62·3% erforderlich, während 6,279.566 Mk. oder 1·5% der Gesammtausgaben für erbebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen und anderes verausgabt wurden. Unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahmen- und Ausgabentitel sind als Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 363,181.164 Mk. im Jahre 1888/89 gegen 343,575.931 Mk., im Jahre 1887/88, sohin im Berichtsjahre um 19,605 233 Mk. oder 5·7% mehr erzielt worden. Im Verhältnisse zu dem statistischen Anlagecapital entspricht dieser Ueberschuss einer Verzinsung von 6·02%; dieselbe erhöht sich jedoch auf 7·30%, wenn bei der Berechnung der aus dem Ueberschusse resultirenden Rentabilität von dem Staatsbahncapital, d. h. dem für die im Berichtsjahre im Betriebe befindlich gewesenen Bahnen aufgewendeten Anlagecapitale unter Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Abschreibungen ausgegangen wird. Auf den für Rechnung des preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen sind im Gegenstandsjahre 207,857.296 Personen und 109,897.097 t Güter aller Art, mithin um 16,182.680 Personen, d. s. 8·4%, und 9,521.293 t Güter d. s. 9·4%, mehr als im Vorjahre befördert worden, wobei die von jeder Person durchschnittlich durchfahrene Weglänge von 29·37 km des Vorjahres auf 28·63 km im Berichtsjahre und die von jeder Gütertonne zurückgelegte Wegstrecke von 122·13 km auf 121·61 km. zurückgegangen ist. Zu der Gesammtsteigerung des Güterverkehrs, sowohl rücksichtlich der beförderten Mengen, als auch der Einnahmen, hat der Kohlenverkehr erheblich beigetragen. Die Zahl der insgesammt an Kohlen bewältigten Tonnen betrug 54,374.724 und die Einnahme daraus 179,849.181 Mk., daher sich die Zahl der transportirten Tonnen um 4,486.718 oder 9·0% und der Ertrag hiefür um 15,054.176 Mk. oder 9·1% höher stellte als im Vorjahre.

Zur Bewältigung des Gesammtverkehrs standen den in Rede stehenden Eisenbahnen im Berichtjahre 8797 Locomotiven, 13.958 Personen-, 3791 Gepäcks- und 174.428 Lastwagen zur Verfügung. Die Beschaffungskosten derselben berechneten sich für Ende 1888/89 mit 1036.607.467 Mk.

Italien. (Römische Secundärbahnen.) Am 30. April wurde in Mailand der Betriebsvertrag, betreffend die Uebernahme des Betriebes der Römischen Secundärbahnen (Ferrovi Secondarie Romane) Rom-Albano und Albano-Anzio-Nottuno Seitens der Mittelmeerbahn, zum Abschlusse gebracht und der Regierung zur Genehmigung vorgelegt.

— (Eisenbahnen Rom-Orte, Rom-Solmona und Rom-Civitavecchia.) Die Verwaltung der „Strade ferrate Meridionali" hat die im Sinne der Aufträge des Eisenbahnrathes (Consiglio Superiore) geänderten Projecte für die Verbindungslinien zwischen den Linien Rom-Orte und Rom-Solmona, Rom-Orte und Rom-Civitavecchia und Rom-Civitavecchia und Rom-Solmona, dem Inspectorate der Eisenbahnen zur Genehmigung vorgelegt. Die Gesammtkosten dieser Verbindungslinien werden sich auf 2,922.182 Lire belaufen.

— (Dampftramway Messina-Barcellona.) Die Strecke Messina-Faro der Linie Messina-Barcellona ist bereits fertiggestellt. Nachdem das rollende Materiale auch schon am Platze ist, dürfte die Eröffnung dieser Strecke in nächster Zeit erfolgen. Nach dieser Eröffnung wird sofort an die Ausführung der übrigen Strecken geschritten, von welchen zwei noch im laufenden Jahre dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen.

— (Eisenbahn Genua-Piacenza-Cremona.) Am 27. April hat in Genua eine Generalversammlung der Interessenten der Eisenbahn Genua-Piacenca-Cremona, an welcher zahlreiche Senatoren und Deputirte, die Vertreter der Provinzen Genua, Cremona und Piacenza, der Municipien und der Handelskammern dieser drei Städte, ferner Vertreter anderer Gemeinden, landwirthschaftlicher Gesellschaften etc. theilnahmen, stattgefunden. In dieser Generalversammlung wurde nach eingehender Erörterung des Projectes die Nothwendigkeit der Ausführung der gedachten Eisenbahn, welche nicht nur im Interesse des Handels und des öffentlichen Verkehres gelegen sei, besonders hervorgehoben und der Beschluss gefasst, ein Executivcomité aufzustellen, welches die Aufgabe haben wird, den Bau der Eisenbahn bei der Regierung und beim Parlamente anzuregen und zu unterstützen. Mit der Wahl des Executivcomité wurde das vorbereitende Comité betraut.

— (Directer austro-italienischer Personen- und Gepäcksverkehr.) Vom 1. Mai angefangen ist der I. Nachtrag zum austro-italienischen Personen- und Gepäckstarif via Cormons, Pontebba und Peri mit nachstehenden neuen directen Anschlüssen von und zu Stationen der Mittelmeerbahn in Kraft getreten:

Nervi (via Genua, Mailand, Mestre); Fahrkarten zu den directen Anschlüssen: via Cormons Wien und Budapest via Pragerhof; via Pontebba (Budapest via Villach-Pragerhof, Wien via Leoben und via Amstetten);

Ospedaletti Ligure (via Genua, Mailand, Mestre) Fahrkarten für den directen Verkehr wie für Nervi;

Rom (via Pisa-Lucca-Bologna): via Pontebba (Graz via Leoben);

Ventimiglia (via Genua, Mailand, Mestre) via Cormons (Budapest via Pragerhof) via Pontebba (Wien via Leoben und via Amstetten).

— (Verbindung der Eisenbahnen Florenz-Arezzo und Arezzo-Pistoia.) Die Gesellschaft der „Strade ferrate Meridionali" hat der Regierung das Project einer Verbindungslinie zwischen den Linien Florenz-Arezzo und Arezzo-Pistoia zur Genehmigung vorgelegt. Der Kostenbetrag ist mit 1,593.327 Lire veranschlagt.

— (Eisenbahn Faenza-Florenz: Vergebung der Strecke Marradi-Fantino.) Der Staatsrath (Consiglio di Stato) hat die beantragte Vergebung des Baues der Strecke Marradi-Fantino der Linie Faenza-Florenz genehmigt. Die Länge der Strecke beträgt 5791 m; die Kosten sind mit 6,852.654·26 präliminirt.

— (Circumätnaische Eisenbahn.) Der Eisenbahnrath (Consiglio Superiore) hat das Project für die dritte Strecke der Circumätnaischen Eisenbahn zwischen Aderno und Catania einer Prüfung unterzogen und mit einigen Abänderungen der Stationspläne als zur Ausführung geeignet befunden.

— (Eisenbahn-Schiedsrichter-Collegium.) Bei der Wahl des Präsidiums des mit Gesetz vom 27. April 1885 eingeführten Eisenbahn-Schiedsrichter-Collegiums wurden die Senatoren Graf Giglieri und Baron Thomas Celesia di Vegliasco, Ersterer zum Präsidenten und Letzterer zum Vicepräsidenten, wiedergewählt.

— (Sommer-Fahrordnung der Mittelmeerbahn nördlich und südlich von Rom.) Die Verwaltung der Mittelmeerbahn hat dem kgl. Inspectorate der Eisenbahnen die mit 1. Juni einzuführende Sommer-Fahrordnung zur Genehmigung vorgelegt. Die neue Fahrordnung weist insbesondere nördlich von Rom mehrfache Veränderungen auf. Die Fahrordnung der Linien südlich von Rom wurde auf Grund von zwischen der Mittelmeerbahn und den Sicilischen Eisenbahnen abgeschlossenen Uebereinkommen verfasst.

— (Neue Fahrordnung auf dem venetianischen Netze.) Die „Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche" hat Angesichts der zahlreichen Veränderungen, welche vom 1. Juni angefangen im Fahrplane des adriatischen Netzes platzgreifen, den Beschluss gefasst, behufs Herstellung von Anschlüssen auch ihre Fahrordnung entsprechend abzuändern.

— (Tour- und Retourbillets zum Lago Maggiore.) Die Mittelmeerbahn ist mit der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Lago Maggiore dahin übereingekommen, in der nächsten Sommer-Saison Tour- und Retour-Fahrkarten II. und III. Classe von Legnano, von Busto Ansizio und von Gallarate nach dem Lago Maggiore (Hinfahrt via Arona, Rückfahrt via Luino oder umgekehrt) einzuführen.

— (Reorganisirung des Cumulativdienstes der Eisenbahnen und der Dampfschiffahrt.) Das königliche General-Inspectorat der Eisenbahnen hat die Mittelmeerbahn und die Adriatische Bahn veranlasst, Studien vorzunehmen, welche als Basis für die Reorganisirung des Cumulativdienstes der Eisenbahnen und der Dampfschiffahrt dienen sollen.

Norwegen. (Neue Bahnlinien). Die norwegische Regierung ist neueren Berichten zufolge im Begriffe nach einem längeren Stillstande im Eisenbahnwesen wieder mehrere normalspurige Eisenbahnlinien, welche für die Entwicklung des Landes von Bedeutung sind, herzustellen. Die auf Staatskosten zur Realisirung ins Auge gefassten Linien sind nach Mittheilungen der Railway News folgende:

1. Die Vestlandsbahn: von Skien am Christiania Fjord ausgehend, welcher Ort mit der Hauptstadt des Landes schon durch eine Bahn verbunden ist, soll diese Bahn entlang der Küste vorerst nach Christiansund im Süden von Norwegen führen. Die Linie würde 229 km Länge besitzen und circa 1,170.000 £ an Baukosten erfordern. Nebst der genannten Hauptlinie sollen noch 2 Flügel hergestellt werden von zusammen 60 km Länge mit einem Kostenaufwande von 335.000 £. Im Späteren wird die Hauptlinie von Christiansund noch bis Egersund geführt werden, welche Fortsetzung circa 223 km Länge besitzen und etwa 1,280.000 £ erfordern würde. Die Gesammtkosten dieser Bahnlinien, welche die mittleren und südlichen Theile Norwegens miteinander verbinden sollen, stellen sich daher auf 2,785 000 £ oder circa 5500 £ per km. Diese erheblichen Baukosten werden durch die häufige Uebersetzung von Wasserläufen motivirt.
2. Die Bergenbahn, welche die Hauptstadt Norwegens mit der an der Westküste liegenden Stadt Bergen verbinden soll. Diese Bahnverbindung würde nach der kürzesten Trasse durch die gebirgigen Districte Norwegens eine Länge von 468 km erhalten und einen Bauaufwand von 2,100.000 £, d. i. 4450 £ per km, erfordern. Die Bahn würde bis zu einer Höhe von 1270 m über dem Meere ansteigen; die Fahrt zwischen Christiania und Bergen, welche dermalen per mare 55 Stunden beansprucht, wird durch diese Linie auf 15 Stunden reducirt werden. In Folge des gebirgigen Charakters des durchzogenen Landestheiles wird diese Linie eine der interressantesten Gebirgsbahnen Norwegens sein.
3. Die Romsdalbahn, welche von der Stadt Hamar am Mjösen-See in Central-Norwegen ausgeht und durch das Romsdal zum Meere führt. Die genannte Linie würde daher die Nordwestküste über Hamar, welches dermalen schon Bahnstation ist, mit der Hauptstadt des Landes verbinden. Ihre Länge beträgt 350 km, die präliminirten Baukosten 1,110.000 £.
4. Die Nordlandbahn von dem gegenwärtigen Endpunkte der Stordabahn, das ist der von Christiania nach Drontheim führenden Bahn, in die Provinz Nordland nach der Stadt Namsos, mit einer Länge von 120 km und circa 360.000 £ Baukosten-Aufwand.

Die südlichen Bahnlinien sollen zuerst zum Bau gelangen und zu diesem Zwecke ist beabsichtigt, ein Anlehen aufzunehmen. Gegenwärtig sind in Norwegen 592 km normalspuriger und 570 km schmalspurigen Bahnen bereits in Betrieb,

England. (Geplante neue Bahnverbindung zwischen London und dem mittelenglischen Industriegebiet.) Sir Edward Watkin, der Vorsitzende der Manchester-Sheffield- und Lincolnshire-, der Südost- und Metropolitan-Eisenbahnen in England, trägt sich mit dem bedeutsamen Plane zwischen dem mittelenglischen Industriegebiet und London eine neue durchgehende Schienenverbindung einzurichten, welche gleichzeitig in fortlaufender Linie Anschluss an die Südküste Englands gewähren und so für den vom Festlande in nördlicher Richtung über London hinaus sich bewegenden Verkehr wesentliche Vortheile bieten würde. Wenn man von einem bis Doncaster nordwärts geführten Zweige der Ostbahn absieht, sind es vier verschiedene Bahnverbindungen, die West-, Nordwest-, Midland- und Nordbahn, welche zur Zeit wetteifernd den gewaltigen Verkehr zwischen Mittelengland und London vermitteln. Doch ist es auf keiner dieser Linien möglich, unmittelbar an die Südküste Englands zu gelangen, da hinsichtlich der wenigen Bahnlinien, welche in nordsüdlicher Richtung hin über die Themse geführt sind, aus verschiedenen Gründen auf eine derartige Einrichtung des Betriebes nicht Bedacht genommen ist. Der Durchreisende ist entweder zu mehrmaligem Umsteigen auf entlegeneren Vorstadtstationen genöthigt, oder, wenn er die Reise bis an die dicht an das Stadtinnere herangeschobenen Endbahnhöfe fortsetzen will, auf die Benützung von Strassenverkehrsmitteln angewiesen, um von einem Bahnhofe zum anderen zu gelangen. Diese Verhältnisse würden durch die Watkin'sche Linie wesentlich gebessert, wie auch ferner die durchgehende Linie mit den verkehrsreichsten Theilen des Stadtinneren in innige und vielfache Berührung gebracht wäre. Der Ausführung der Watkin'schen Gedanken stehen aber keineswegs unüberwindliche Schwierigkeiten gegenüber, da die obengenannten, von Watkin selbst geleiteten Bahnnetze in dem Unternehmen verschmolzen würden. Die Hauptlinie der Südostbahn, von Dover bis an die Themse bei Blackfriars, wo die London-Chatham- und Dover-Bahn anschliesst, würde den südlichen Abschnitt der Linie ausmachen. Auf der letztgenannten Bahn würde die Themse überschritten, neben deren Endbahnhof Holborn-Viaduct die Metropolitan-Bahn den Betrieb aufnehmen und über Kings-Cross nach Bakerstreet und nordwestwärts bis Aylesbury weiter leiten würde. Hier würde ein kleines selbstständiges Bahnunternehmen, die Aylesbury- und Buckingham-Eisenbahn einbezogen. Die folgende Strecke, bis zum Anschluss an die in den mittelenglischen Bezirken reich verzweigte Manchester-Sheffield- und Lincolnshire-Bahn würde im Wesentlichen auszubauen bleiben. Von dieser Zwischenstrecke ist die Weiterführung des südlichen Abschnittes bis Northampton, des nördlichen Theiles bis Nottingham bereits gesetzlich gesichert, so dass es nur noch der Verbindung dieser beiden Städte untereinander bedarf, um die Bahnverbindung vollständig zu machen. Innerhalb Londons würden, da die Tunnelstrecken der Metropolitan-Bahn auf den Verkehr von Fernzügen nicht eingerichtet sind, nicht unerhebliche Umbauten bevorstehen, unter denen die Umgestalltung des bestehenden Zwillingsbahnhofes Bakerstreet in einen grossen Hauptbahnhof in erster Reihe stehen würde. Das gedachte Unternehmen ist im Uebrigen nur als ein Theil des umfassenderen Planes anzusehen, für die mittelenglischen Industriebezirke neue Anschlüsse, nach London einerseits, nach den Erz- und Kohlengebieten von Süd-Wales andererseits, zu gewinnen, und zwar ohne die Beihilfe der grossen Bahn-Gesellschaften, welche bereits derartige Verbindungen eingerichtet haben, irgendwie in Anspruch zu nehmen. Die Manchester-Sheffield- und Lincolnshire-Bahn ist in letzter Beziehung bereits gesetzlich ermächtigt worden, mit den 24 wallisischen Eisenbahn-Gesellschaften Betriebsverträge zu vereinbaren, und hat durch den Bau einer neuen Brücke über den Dee bei Chester (eröffnet am 3. August 1889) den Anschluss dieser Bahngebiete an das eigene Netz thatsächlich vollendet. Die Eröffnung dieser Brücke bezeichnet den ersten Schritt zur Erweiterung der Manchester-Sheffield- und Lincolnshire-Bahn zu einem mächtigen Bahngebiete, welches im Laufe der Zeit den grössten Bahnen in England ebenbürtig sein dürfte.

[Centralblatt der Bauverwaltung.]

Nordamerika. (Fortschritt in der Einführung elektrischer Bahnen). Amerika, welches bezüglich der Einführung des elektrischen Bahnbetriebes am meisten unter allen Ländern vorgeschritten ist, besitzt derzeit schon circa 1500 engl. Meilen solcher Bahnen entweder in Betrieb oder im Bau, mit 1700 Motorwägen, welche circa 45.000 Pferdekräfte darstellen. Alle Systeme dieses Betriebes sind schon bei demselben zur Anwendung gelangt. Die Realisirung einer grösseren Zahl von Bahnen ist aber dem Umstande zuzuschreiben, dass die Möglichkeit einer Verwerthung billiger Wasserkräfte für die Erzeugung der Elektricität vorhanden war.

Siam. (Bau einer Bahnlinie.) Dem Vernehmen nach soll eine englische Gesellschaft im Begriffe stehen, eine Bahnlinie von der Hauptstadt Bangkok nach dem Flusse Mekong zu erbauen. Die diesem Unternehmen zu Grunde liegende Absicht geht dahin, den neuen Schienenweg bis in die chinesische Provinz Yünnau zu führen und hiedurch der britischen Industrie ein wichtiges Absatzgebiet zu erschliessen.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2440 Tonnen Gehalt ist am 3. April mit 17 Passagieren und 874 Gewichtstonnen Ladung fast ausschliesslich nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Hauptsächlich wurde ausgeführt: nach Bombay 328 t, darunter 1210 Colli Papier, 148 Colli Glaswaaren, 129 Colli Manufacturen, 233 Colli Metallwaaren, 116 Colli Seife, 66 Colli Lampen; nach P. Said 124 t, darunter 590 Colli Bier, 147 Colli Zucker, 270 Colli Erdäpfel, 114 Colli Esswaaren; nach Singapore 78 t, darunter 127 Colli Papier, 173 Colli Wein; nach Hongkong 380 Colli Stahl; nach Yokohama 102 Colli Papier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 495.447 Gulden.

Propellerverkehr zwischen Nagy-Máros und Visegrád. (Vertragsabschluss.) Der Gemeindevorstand der Stadt Visegrád hat mit der Budapester Propeller-Unternehmung einen Betriebsvertrag abgeschlossen, demzufolge vom 15. Mai angefangen bis auf Weiteres von fünf zu fünf Minuten ein grösserer Propeller zwischen der Station Nagy-Máros der Linie Wien-Marchegg-Budapest der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Stadt Visegrád verkehren wird, um die dortige Villegiatur, deren Besuch bisher nur auf den Dampfschiffahrtsverkehr beschränkt war, auch mittelst Eisenbahn mit dem linksseitigen Donauufer zu verbinden. Von diesem Tage an halten auch die Schnellzüge Nr. 4, 6, 3 und 5 bei der Visegrád gegenüber gelegenen Donauüberfuhrstation, so dass Visegrád von Budapest aus in einer Stunde erreichbar ist. Die Gemeinde Visegrád hat der Propeller-Unternehmung eine Jahressubvention von 700 fl. bewilligt.

Sachsen. (Elbestrompolizei.) Die kgl. Amtshauptmannschaft in Pirna als Elbestromamt hat anlässlich des Abreissens der zum Schutze des Elbekabels bei Wehlen am linken Elbeufer ausgelegten Boje unterm 1. Mai eine Bekanntmachung erlassen, welche die zum Schutze dieser Leitung früher getroffenen Verfügungen vom 19. September und 12. October 1877 und 11. April 1878 in Erinnerung bringt, wonach im Bereiche der fraglichen Leitung jedes Sacken, Ankerwerfen, Einsetzen der Schricken und Ruder, desgleichen das Ueberfahren der Bojen und Beschädigungen der sonstigen Zubehör mit 15 Mk. Geldstrafe oder entsprechender Haft geahndet werden, insoweit nicht die Bestimmungen der §§ 317 und 318 des Reichsstrafgesetzbuches platzgreifen. Gleichzeitig wird aufmerksam gemacht, dass demjenigen, welcher die Thäter vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigungen der Telegraphenanlagen derart ermittelt und zur Anzeige bringt, dass dieselben zum Ersatze und zur Strafe gezogen werden können, Belohnungen bis zur Höhe von 15 Mk. aus Mitteln der Reichstelegraphen-Verwaltung gezahlt werden.

Grossbritannien. (Abgänge bei Jute-Ladungen und deren Stauung.) In der jüngst abgehaltenen Jahresversammlung der Handelskammer von Dundee, dem Hauptsitze der Leinen- und Jute-Industrie in Schottland, kam die Frage der häufig vorkommenden Abgänge bei Jute-Ladungen aus Indien, sowie deren Stauung zur Sprache, eine Angelegenheit, deren Erörterung mit Rücksicht auf die Jute-Verschiffungen mit dem österreichisch-ungarischen Lloyd nach Triest für die hieran Betheiligten nicht ohne Interesse sein dürfte. Es erhellt aus dem bezüglichen Jahresberichte der genannten Handelskammer, dass dieselbe im verflossenen Jahre eingehende Erhebungen hinsichtlich der Art der Verschiffung und der Ablieferung der Jute-Ladungen, sowie in Betreff der Haftung für den Abgang im Vernehmen mit den am Jute-Import betheiligten Verfrächtern und Verschiffern einerseits und mit der Institution der „Vereinigten Handelskammern" sowie der Handelskammer in London gepflogen habe. Hinsichtlich der Abgänge bei der Ablieferung von Jute-Ladungen in der Saison 1888—89 ergab sich die Thatsache, dass von 78 Ladungen per zusammen 1,119.576 Ballen, welche in der Zeit vom 15. October 1888 bis 16. August 1889 ankamen, nur 8 Ladungen den quantitativen Angaben der Connaissements (bills of lading) entsprochen haben, während bei 44 Ladungen, gegenüber den Connaissements ein Abgang von 269 Ballen und bei 26 Ladungen ein Plus von 111 Ballen zu verzeichnen war. Von den 44 Ladungen, die einen Abgang aufwiesen, waren 22 Ladungen, bei denen 1—3 Ballen fehlten, 20 Ladungen zeigten Abgänge von 4—12 Ballen per Ladung, bei einer Ladung fehlten 16, bei einer anderen 40 Ballen. Von den 26 Ladungen, die mit Ueberfracht ankamen, waren 12 Ladungen, die 1—3 Ballen, 13 Ladungen, die 4—13 Ballen und 1 Ladung, die 19 Ballen mehr aufwiesen. Was die Haftpflicht für den Abgang betrifft, pflichtet das Institut der „Vereinigten Handelskammern" in seiner Erwiderung auf die bezügliche Anfrage der Handelskammer in Dundee dem Tenor der diesfalls bestehenden englischen Gesetze bei, wonach die im Connaissement specificirte Quantität gegenüber dem Schiffer entscheidend sei, soferne das Document sich in den Händen eines bona fide Bevollmächtigten für die Valutirung befindet. Die Haftpflicht des Rheders hänge von der Untersuchung des speciellen Falles ab, und wenn derselbe beweisen könne, dass er Alles, was an Bord genommen wurde, abgeliefert habe, könne er nicht für einen Abgang verantwortlich gemacht werden. Augenscheinlich waren die Fälle von correcter Ablieferung der Jute-Ladungen dem Connaissement gemäss im Verhältniss sehr gering und rechtfertigen die mannigfachen diesbezüglichen Klagen und Beschwerden der Kaufleute und Rheder. Behufs Hintanhaltung dieser Uebelstände hat sich die Handelskammer von Dundee an die Bengaler Handelskammer in Calcutta gewendet, um deren Aufmerksamkeit auf den Gegenstand zu lenken und der Hoffnung Ausdruck zu geben, dass es derselben gelingen möge, einen Modus zu finden, um die correcte Abzählung der Jute-Ballen beim Laden zu ermöglichen. Vorläufig empfehle es sich für die Händler, wie bisher das Schiff für die genaue Ablieferung der Ballen auf Grund des Connaissements verantwortlich zu machen, welcher Vorgang bisher stets zu einem befriedigenden Arrangement zwischen Empfänger und Verschiffer geführt habe, mit Ausnahme eines einzelnen Falles, in welchem der Inhaber eines Connaissements, nachdem er die Fracht bezahlt hatte, bezüglich der Hereinbringung des Abganges vom Rheder keinen Erfolg erzielte. Die Handelskammer von Dundee ist übrigens der Ansicht, dass solche Abgänge nicht derart von Wichtigkeit seien, um die Meinung zu bestärken, dass hiedurch der Werth eines Connaissements (bill of lading) als eines umsetzbaren Documentes geschmälert werden könnte. Auch die Londoner Handelskammer widmete dieser Angelegenheit grosse Aufmerksamkeit in Absicht auf Abstellung der bestehenden Unregelmässigkeiten. Ein von dieser Kammer eingesetztes Subcomité kam nach sorgfältiger Prüfung des Gegenstandes zum bestimmten Beschlusse, dass durch keine irgend welche Specialform des Connaissements der Schwierigkeit begegnet werden könnte, vielmehr, dass hiefür die parlamentarische Gesetzgebung erforderlich sei, und entwarf sonach einen Gesetzentwurf zur Definirung der Haftpflicht im Grunde des Connaissements, konnte denselben jedoch noch nicht vor das Haus bringen. Hinsichtlich der Qualitätsmarken solle es auch vorkommen, dass einige Connaissements eine Clausel enthalten, nach welcher das Schiff die unbedingte Haftung für die richtige Ablieferung der Qualität übernimmt, während andere solche Schiffspapiere jedweder bezüglichen Clausel entbehren, und so müsse, in Ermanglung einer einheitlichen Uebung in dieser Richtung, die Frage der Haftpflicht für die Qualität nach den Umständen jedes speciellen Falles geordnet werden. Indem die Handelskammer von Dundee das Einvernehmen mit den Schwesterkammern zu dem Behufe befürwortet, um die ganze Angelegenheit der Haftpflicht hinsichtlich der Abgänge und Verschiedenheiten der Qualität der Jute-Ladungen vor das Parlament zu bringen, verhehlt sie sich nicht, dass die Frage der Haftpflicht speciell mit so mannigfachen Schwierigkeiten umgeben sei, dass selbst eine gemeinsame Action des gesammten britischen Handelsstandes eine befriedigende Lösung binnen Kurzem nicht erwarten lasse, dass aber andererseits die der Bengal-Handelskammer in Calcutta und, durch dieselbe, den Jute-Verschiffern und Agenten dortselbst gegebene Anregung hoffen lasse, in Hinkunft correctere Verschiffungen zu erzielen. Die Havarirung der Jute während der Reise bildete gleichfalls den Gegenstand der Erwägung der Handelskammer in Dundee. Bereits im Jahre 1882 wurde diese Frage gründlich erwogen und auf Grund der erhaltenen Resultate Verhaltungsmassregeln für die Jute-Verschiffung aufgestellt und nach Calcutta gesendet, deren Inhalt dahin lautete, dass:

1. auf jedem Schiffe mit Jute-Ladung mindestens 6 Ventilatoren von nicht weniger als 18 Zoll engl. Durchmesser, 7—8 Fuss engl. oberhalb des Hauptdeckes bis zum Sodraum hinab, vorne und achter des Schiffes vorhanden sein müssen, welche in gleichen Entfernungen zwischen den vorderen und Achter-Lucken anzubringen sind;
2. dass 2 starke Ventilatoren, circa 3 Fuss hoch und 15 Zoll Durchmesser, mit Schraubenflügeln in der Hauptlucke angebracht seien;
3. dass eine der Lucken während der Reise beständig offen gehalten werde, soferne das Wetter es erlaube;
4. dass die Jute nicht bis in die Lucken hinauf gestaut, vielmehr ein Luftraum rings um die Trempeln gelassen werde;
5. dass der Sodraum des Schiffes derart offen gehalten werde, um das Abziehen des Dampfdunstes zu ermöglichen;

6. dass in See den Ventilatoren die gehörige Aufmerksamkeit gewidmet werde.

Ferner, dass die alte, in neuerer Zeit wieder aufgegebene Gepflogenheit der Anbringung sogenannter Schwitzseitenwände bei Jute-Ladungen sehr erspriesslich sei, weil hiedurch sehr viel von dem condensirten Jute-Dunst entführt werden kann, dass aber andererseits die in Calcutta und Chittagong von den Stauern befürwortete Anwendung von Matten bei der Stauung der Jute im Schiffe verwerflich sei, da die Matten den Jute-Dunst eher festhalten und so selbst den Erfolg der Ventilatoren in Frage stellen können. Da diese Matten dort erzeugt werden, liege deren Absatz im Interesse der Eingebornen. Von den Spinnern wurde unter Anderem als wirksamste Massregel dafür, dass die Jute-Ladung in gutem Zustande ankomme, der Vorschlag gemacht, im Connaissement eine Extraprämie von 2—5 sh. per Tonne festzusetzen. Als im Interesse der Spinner gelegen, wurde schliesslich die Bestellung eines gemeinschaftlichen Aufsehers in Calcutta empfohlen, der sowohl die Einschiffung als Stauung, sowie die Massregeln an Bord für die Ventilation zu überwachen hätte.

Verschiedene Mittheilungen.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Geschäftsbericht 1889.) Dem eben erschienenen, von der gesellschaftlichen Betriebsdirection verfassten Berichte ist zu entnehmen, dass der Verkehr im Jahre 1889, nach Tonnen-Kilometern gerechnet, wohl abermals jenen des Vorjahres bedeutend übertraf, dass aber die Entwicklung des Getreideverkehres aus den unteren Donauländern nach dem westlichen Auslande keinen ausreichenden Ersatz für die in Folge der geringen Ernte Ungarns reducirten Transporte aus diesem Lande zu bieten vermochte und auch die Einnahmen im Personenverkehre abermals zurückgegangen sind. Die einzelnen Dienstzweige des Unternehmens betreffend, so begann im

Schiffahrtsbetrieb. Die Güteraufnahme streckenweise am 20. Februar und war am 14. März überall im Gange. Bei im Allgemeinen günstigen Wasserstande wurde die Schiffahrt bis December fortgesetzt, musste aber am 7. December theilweise, am 16. December auf allen Linien eingestellt werden. Nur die Save blieb bis 13. Jänner 1890 offen. Die Gesammtdauer der Schiffahrt betrug daher 279 Tage, d. i. einen Tag mehr als im Vorjahre. Die befahrenen Linien hatten insgesammt eine Länge von 5534 km, wovon auf die Donau 2757 km, die Drau 229 km, die Theiss 335 km, den Franzens- und Franz Josefs-Canal 187 km, den Béga-Canal 115 km, die Save und deren Nebenflüsse 686 km, die Temes 3 km und das Schwarze Meer (Sulina-Odessa, Sulina-Batum) 1222 km entfallen. Der Personentransport wurde auf einer Strecke von 4533 km betrieben, wovon 2373 km auf die Donau, 335 km auf die Theiss, 603 km auf die Save und 1222 km auf das Schwarze Meer kommen. Angelegt wurde an 302 Stationen. Die gesellschaftliche Flotte bestand aus 189 Dampfern mit 17.103 nominellen Pferdekräften, 765 (+ 15) eisernen Waarenbooten, 6 hölzernen Dumbassen, 5 Dampfbaggermaschinen, 1 Dampfbaggerkrahn, 2 Frucht-Elevatoren und 4 schwimmenden Dampfkrahnen. Unter den Dampfern waren 157 Raddampfer, 22 Schraubendampfer, 10 Kettenschiffe, unter den eisernen Schleppschiffen 5 Waarenboote zu 82 Waggonladungen, 1 zu 74, 1 zu 70, 30 zu 65, 6 zu 58, 40 zu 53, 25 zu 32 Waggonladungen, 8 Oberbau-Waarenboote I. Classe, 8 Oberbau-Waarenboote III. Classe, 10 Waarenboote I. Classe, 65 II. Classe, 345 III. Classe, 73 IV. Classe, 56 V. Classe, 31 VI. Classe und 61 Lichterboote. Was die Leistungen dieses Schiffsparkes betrifft, so legten die Dampfer in 392.681 Fahrstunden 3,930.738 km zurück, während die eisernen Waarenboote 5,301.681 km und die hölzernen Schiffe 28.979 km durchliefen. Fremde Schiffe wurden 3067 auf eine Entfernung von zusammen 493.386 km geschleppt, während die gemietheten Ruderschiffe 417 km zurücklegten. Der Passagierverkehr umfasste 1,615.850 Personen, darunter Reisende I. Classe 264.930, II. Classe 640.493, III. Classe (Deckpassagiere) 672.438, Militärs 37.989. Die Localschiffe benutzten 1,771.250 Personen, u. zw. im Wiener Donaucanale 273.312 Personen, zwischen Budapest-Altofen-Neupest 1,052.550 Personen, in Budapest von und nach der Margarethen-Insel 149.900 Personen, zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova 223.822 Personen, in Regensburg 638 Personen, zwischen Stein-Grein-Aschach 71.028 Personen. An Frachtgütern gelangten zur Verschiffung 1,925.043 t (+ 69.847 t) und zwar 1,047.905 t (+ 80.559) Kaufmannsgüter, 695.834 t (— 51.773 t) Körnerfrüchte und 181.304 (+ 41.061) t Regiekohle, ausserdem 3717 Stück lebende Thiere und 5,923.756 fl. Geld- und Werthsendungen. Zugenommen hat der Transport hauptsächlich bei Cement, Kalk, Gyps, Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Fastage, Brenn- und Nutzhölzern, Manufacturwaaren, gedörrten Pflaumen, Petroleum, Steinen, Zucker, Syrup, Candis, Steinkohlen, Coaks und Briquettes, abgenommen dagegen bei Abfällen, Fellen, Häuten, Porzellan, Steingut, Thonwaaren, Gerbstoffen, Getreide, Mehl und Mahlproducten, Salz, Salpeter und Wein. Die Einnahmen betrugen zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre von fl. 219.581·08 insgesammt fl. 11,110.713·13, denen Ausgaben im Gesammtbetrage von fl. 11,056.005·25 gegenüberstehen, so dass aus dem Erträgnisse des Jahres ein Betrag von Gulden 54.707·85 erübrigt.

Schiffswerften. Die Altofener Werfte hat bei einem mittleren Arbeiterstande von 1741 Personen und 582.530 geleisteten Arbeitstagen 35 neue eiserne Waarenboote und 8 Schotterplätten vollendet, den Bau von 10 neuen Waarenbooten begonnen, an 569 Schiffen, darunter an 151 Dampfern, 340 Transporschiffen, 14 verschiedenen Fahrzeugen und 64 Landungsobjecten Reparaturen ausgeführt und zahlreiche andere Arbeiten besorgt. Die Korneuburger Werfte mit einem mittleren Arbeiterstande von 244 Köpfen und 90.663 geleisteten Arbeitstagen hat 49 Waidzillen neu erzeugt, verschiedene Umgestaltungen und Adaptirnngen besorgt und an 319 Fahrzeugen, 182 Dampfern, 89 Transportschiffen, 13 verschiedenen Fahrzeugen und 35 Landungsobjecten Reparaturen ausgeführt. In Turn-Severin endlich wurden bei einem mittleren Arbeiterstande von 168 Köpfen und 50.535 geleisteten Arbeitstagen 12 Waidzillen erbaut, einige Passagier- und Waarenboote adaptirt und umgestaltet und an 349 Fahrzeugen, 106 Dampfern, 162 Waarenbooten, 55 verschiedenen Fahrzeugen und 26 Landungsobjecten Reparaturen vorgenommen.

Eisenbahn Mohacs-Fünfkirchen. Diese weist dem Vorjahre gegenüber wesentlich günstigere Betriebsergebnisse auf. Es betrugen die Einnahmen fl. 898.361·39, die Ausgaben Gulden 463.603·44 und resultirt daher ein Ueberschuss von fl. 434.757·95 gegenüber einem solchen von nur fl. 277.758·10 im Vorjahre. Die Betriebsmittel bestanden aus 13 Locomotiven, 14 Personenwagen, 314 Lastwagen und 1 Schneepflug. Zur Beförderung gelangten 127.448 (— 5759) Personen, 141.600 (— 119.258) Thiere, 512.811 (+ 167.463) t Brennstoffe und 134.606 (+ 3727) t sonstige Güter. Tonnenkilometer wurden zurückgelegt von den Brennstoffen 28,091.838 (+ 11,939.922), von den sonstigen Gütern und Thieren 4,483.152 (+ 417.961). Die Personenfrequenz zeigt somit eine Abnahme von 4·33%, die Brennstoffverfrachtung eine Zunahme von 48·49%, der sonstige Güterverkehr eine Zunahme von 2·84%. Der Betriebscoëfficient stellte sich ausschliesslich der Einkommensteuer von fl. 70.681·21 auf 39·42% gegen 45·20% im Vorjahre.

Fünfkirchner Kohlenwerke. In den 3 Revieren Fünfkirchen, Szabolcs und Vasas betrug die Gesammtförderung 4,051.056·5 q (+ 514.335·5). Der Mannschaftsstand wurde zufolge der Mehrförderung und des stärkeren Vorbaues auf 2488 (+ 303) Mann erhöht. Insgesammt wurden 725.815 Schichten verfahren. Die Coakserzeugung betrug 102.909·5 (+ 30.940) q, wogegen die Leistungen der Briquettesfabrik hinter jenen des Vorjahres zurückblieben, 226.895 q gegen 232.394 q im Jahre 1888.

Pensionsfond der gesellschaftlichen Angestellten. Dieser wies am 30. November 1889 einen Vermögensstand von fl. 3,145.269·25 aus.

— (Statutenänderung.) Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien die von der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am 15. März beschlossenen Statutenänderungen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35) genehmigt. Demgemäss wird die Neuwahl der Administration in der am 17. Mai stattfindenden ordentlichen Generalversammlung bereits auf Grund der neuen Statuten erfolgen und werden daher zu wählen sein: Ein Präsident und ein Vicepräsident mit absoluter Stimmenmehrheit und die entsprechende Anzahl von Administratoren mit relativer Stimmenmehrheit. Bezüglich der Wählbarkeit in die Administration gilt nunmehr die Bestimmung, dass die Mitglieder derselben keine Angestellten der Gesellschaft sein dürfen, österreichische oder ungarische Staatsbürger und im Genusse der bürgerlichen Rechte sein müssen, und vor Ausübung ihrer Function die das Stimmrecht begründende Anzahl von auf ihren Namen geschriebenen Actien, wenn dieselbe nicht bereits erliegen sollte, längstens innerhalb 14 Tagen nach stattgehabter Wahl zu deponiren und während der Dauer dieser Function in der Verwahrung der Gesellschaft zu belassen haben.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Betriebskrankencasse.) Die 4. ordentliche Generalversammlung der Betriebskrankencasse der Gesellschaft für das im Deutschen Reiche angestellte Personale findet am 22. Mai, 9 Uhr Morgens, in Dresden statt.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 10. Mai fand in Prag die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Buchtěhrader Eisenbahn statt, an welcher 39 Actionäre A mit 991 Stimmen und 618 Actionäre B mit 12.531 Stimmen theilnahmen. Von dem Reinertrage des Unternehmens A per fl. 1,267 898 gelangen 5 Percent und nebstdem eine Superdividende von fl. 26 25 zur Vertheilung. Von dem Gewinne des Unternehmens B per fl. 1,596.102 werden 5 Percent und eine Superdividende von fl. 8 50 vertheilt. Von beiden Unternehmen werden je fl. 200 000 als Erneuerungsfonds und als Gratificationsfonds für Diener und geringer besoldete Beamte und je fl. 25.000 dem Pensionsfonds zugewiesen. Von dem Unternehmen A erhält der Verwaltungsrath fl. 12.318, von dem Unternehmen B fl. 12681 Tantièmen. Auf neue Rechnung kommen bei A fl. 98.004 und bei B fl. 67.225. In den Verwaltungsrath wurden Tragg und Bachofen wieder und Baron Pusswald neugewählt.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Generalversammlung.) Am 10. Mai fand die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Galizischen Carl Ludwig-Bahn unter dem Vorsitze des Präsidenten Fürsten Constantin Czartoryski und in Anwesenheit von 66 Actionären, welche 22.450 Actien vertraten, statt. Als landesfürstlicher Commissär fungirte Ministerialrath Ludwig Wrba. Nach Erledigung der üblichen Formalien wurde der Geschäftsbericht zum Vortrage gebracht. Laut desselben war der nach Bestreitung der Zinsen und Amortisation der Prioritäts-Anlehen verbleibende Reinertrag unzureichend, um ein fünfpercentiges Erträgniss der Actien zu ergeben. Der Verwaltungsrath hat sich daher bemüssigt gesehen, den am 1. Jänner d. J. fällig gewesenen Coupon der Actien lediglich mit dem Betrage von fl. 3·15 zur Einlösung zu bringen, was zuzüglich des mit dem Betrage von fl. 5·25 eingelösten Juli-Coupons eine 4percentige Dividende des Actien-Capitals für das Jahr 1889 ergibt Darnach verbleibt ein restlicher Reinertrag von fl. 82.457, von welchem zunächst in Gemässheit des § 39 der Statuten und Beschlusses der 20. ordentlichen Generalversammlung an Tantième des Verwaltungsrathes inclusive Präsenzmarken der Betrag von fl. 54.100 in Abzug zu bringen ist und der Rest per fl. 28.357 zur Verfügung der Generalversammlung verbleibt. Es wurde daher beantragt, den Juli-Coupon mit dem Betrage von fl. 5·25 einzulösen und den ausgewiesenen Ertragsüberschuss per fl. 28.357 dem Pensionsfond zuzuweisen. Dieser Antrag wurde einstimmig und ohne Debatte angenommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Der in die Verwaltung cooptirte Julius Schloss wurde in seiner Function bestätigt und die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIX. Stückes.) Das am 10. Mai herausgegebene XXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 994: Verfügung des kgl. italienischen Ministeriums des Innern vom 27. April 1890, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Thieren aus Oesterreich nach Italien auf die Grenzpunkte Visco, Visinale und Cormons.

Nr. 995: Verfügungen des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern, betreffend die Einfuhr von zu Nutz- und Zuchtzwecken bestimmtem Rindvieh aus Böhmen nach Sachsen.

— (Inhalt des XXX. Stückes.) Das am 14. Mai herausgegebene XXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 996: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 1. Mai 1890, Z. 13.822, betreffend die Bestimmung der Station „Kwassitz-Tlumatschau“ der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern.

Nr. 997: Kundmachung der kgl. croatisch-slavonischen Landesregierung vom 27. April 1890, Z 15.651, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern, Schweinen, Schafen und Ziegen aus den Bezirken Görz und Gradisca nach Croatien.

Nr. 998: Erlass des kgl. bayerischen Staatsministeriums des Innern an die kgl. Regierungen von Oberbayern und Mittelfranken vom 7. April 1890, Z. 4504, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Oesterreich-Ungarn in die Schlachtviehhöfe der Städte München und Nürnberg.

Nr. 999: Verfügung der kgl. Regierung für Oberbayern in München vom 4. Mai 1890, Z. 13.760, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr lebender Schweine aus Oesterreich-Ungarn in die Schlachthöfe der Städte München und Nürnberg.

Nr. 1000: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 9. Mai 1890, Z. 6168, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in mehreren Eisenbahnstationen.

Schulverein für Beamtentöchter (Aufnahme von Pfleglingen in das Töchterheim). In dem vom Schulvereine für Beamtentöchter gegründeten „Beamten-Töchterheim“ in Wien, I., Doblhoffgasse 7, kommen mit dem Schuljahre 1890/91 mehrere Plätze in Erledigung, für welche hiemit der Concurs ausgeschrieben wird Die Bestimmung des „Beamten-Töchterheims“ ist, jungen Beamtentöchtern, hauptsächlich aus der Provinz, eine Stätte der Unterkunft, Pflege und sorgsamen Aufsicht zu bieten, wodurch ihnen der Besuch von weiblichen Unterrichtsanstalten ermöglicht und während dieser Zeit das Elternhaus thunlichst ersetzt wird. Der Besuch der verschiedenen Unterrichtsanstalten erfolgt nach Wahl und auf Kosten der Eltern oder deren Stellvertreter. Die Zöglinge werden in der Anstalt ausser der ihrem Alter und Stande angemessenen körperlichen und moralischen Pflege auch Gelegenheit finden, sich die für das Hauswesen nöthigen praktischen Kenntnisse anzueignen. Die Aufnahmsbedingungen sind: 1. Dass die Zöglinge Töchter von öffentlichen oder Privat-Beamten im Sinne der Statuten des Schulvereines sind, 2. dass sie das 10. Lebensjahr zurückgelegt haben, 3. dass sie eine öffentliche Lehranstalt oder einen Fachcurs und welchen in Wien besuchen, 4. dass genügende Zeugnisse über den bisherigen Schulbesuch oder den Genuss eines entsprechenden Unterrichtes, dann über Gesundheit, Impfung und gute Sitten beigebracht werden. Das Kostgeld beträgt für die zehn Monate des Schuljahres gerechnet per Platz ohne Ermässigung 400 fl., für die zur Erledigung gelangenden halben Freiplätze 250 fl., welches in monatlichen anticipativen Raten à 40 fl., beziehungsweise 25 fl. an das Präsidium des Schulvereines einzusenden ist. Bei jenen Zöglingen, welche im Töchterheim aufgenommen werden, ist von Seite der Eltern oder deren Stellvertreter sofort nach erfolgter Verständigung über die bewilligte Aufnahme ein rechtsgiltiger Revers auszustellen und an das Präsidium einzusenden, mit welchem erklärt wird, dass durch einen etwaigen früheren freiwilligen Austritt des Zöglings während des Schuljahres diese Zahlungspflicht nicht aufgehoben wird. In dem Kostgelde sind die Auslagen für Wohnung, Verpflegung, Aufsicht, Wäsche und ärztliche Behandlung in leichteren Krankheitsfällen inbegriffen. Bei dem Umstande als dem Schulvereine auch zahlreiche ganze und halbe Freiplätze in verschiedenen Schulen und Instituten Wiens zur Verfügung stehen, können Bewerber zugleich um solche vacante Freiplätze competiren. In den Gesuchen ist schliesslich, womöglich unter Beifügung der Mitgliedskarte, auch anzugeben, ob die Bewerberinnen oder deren Eltern Mitglieder des „Schulvereines“ oder auch des I. allgemeinen Beamtenvereines sind, da nach § 5 Nr. 3 der Statuten bei gleicher Anspruchsberechtigung vor Allem jene Competentinnen in Betracht gezogen werden, deren Väter oder Mütter sowohl dem Schulvereine als auch den I. allgemeinen Beamtenvereine als Mitglieder angehören oder bei ihrem Ableben angehört haben, wobei verwaiste Töchter von Beamten vorzugsweise berücksichtigt werden. Die Gesuche selbst, mit den erforderlichen Beilagen versehen, sind spätestens bis 15. Juni l. J. an die Kanzlei des Schulvereines, I., Metastasiogasse Nr. 1, einzusenden. Sprechstunde: Von 2—3 Uhr Nachmittags.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Mai d. J. dem zum Director der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt bestellten General-Directionsrathe der Oesterreichischen Staatsbahnen Ludwig Nunnenmacher Ritter von Röllfeld den Titel eines Regierungsrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. April d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Stationschef der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Johann Kastner in Innsbruck das Officierskreuz des kgl. rumänischen Kronen-Ordens annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinsch-Westphälisch-Vorarlberger Güterverkehr.

Nachtrag III zum Theil II des Tarifes.

Mit 1. Juli 1890 tritt der Nachtrag III zum Theil II des Tarifes für den obgenannten Güterverkehr in Wirksamkeit.

Die darin enthaltenen Tariferhöhungen gelangen erst mit 15. Juli 1890 zur Geltung.

Wien, am 13. Mai 1890. [317]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Neuer Tarif, Theil I.

Mit 1. Juni 1890 gelangt für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände ein neuer Tarif, Theil I, enthaltend „Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr", zur Einführung, welcher auch für den obgenannten Güterverkehr Giltigkeit hat.

Wien, am 14. Mai 1890. [318]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Mold".

Am 24. Mai 1890 wird die Haltestelle „Mold" bei km 31·2, zwischen den Stationen Horn und Rosenburg der Localbahn Sigmundsherberg-Horn-Hadersdorf, für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Züge Nr. 3841, 3842, 3843, 3844, 3845, 3846, 3847 und 3848 werden bedingungsweisen Aufenthalt nehmen.

Die Fahrkarten-Ausgabe erfolgt in der Haltestelle selbst.

Wien, am 14. Mai 1890. [319]

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IX zu Theil II, Heft I.

Am 1. Juni 1890 tritt der Nachtrag IX zu Theil II, Heft I, des Verbandstarifes in Kraft.

Derselbe enthält neue bezw. ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 5/a und b (Getreide), 6/a, b und c (Holz), 11 (Caolin), 15 (Erze), 17 (Talkstein) und 31 (Tabaksjauche) für verschiedene Stationen sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare des Nachtrages können im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 6 kr. per Stück bezogen werden.

Wien, am 14. Mai 1890. [320]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Nachtrages I zu den vom 1. Jänner 1890 giltigen Ausnahmetarifen für verschiedene Artikel im Verkehre Görz etc. einerseits und Böhmen andererseits.

Mit 1. Juni 1890 tritt ein Nachtrag I zu den ab 1. Jänner 1890 giltigen Ausnahmetarifen für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-schlesischen Centralbahn, k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. pr. Prag-Duxer Eisenbahn andererseits in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen des Ausnahmetarifes Nr. XI;
2. Ausnahmetarif XIV für Maschinentheile aus Eisen und Stahl;
3. Berichtigung zum Ausnahmetarif Nr. V;
4. Berichtigung des Verzeichnisses der Verbandsstationen etc. etc.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen und durch die Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. Mai 1890. [321]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif. (Ausnahmetarif für Cement nach Böhmen.) Am 1. Juni 1890 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Cement ab Kiefersfelden und Kufstein nach Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahn (Kaiser Franz Josef-Bahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau], Rakonitz-Protiviner Bahn, Böhmisch-mährische Transversal-Bahn, Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Prag-Duxer Eisenbahn), der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterreicischungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien) zur Einführung, durch welchen die in den Tarifheften II, III, IV und V des Böhmisch- bezw. Oesterreichisch-Böhmisch- bezw. Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarifs für Kufstein und Kiefersfelden enthaltenen Cementfrachtsätze aufgehoben und ersetzt werden.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif. (Tarifheft Nr. V vom 20. August 1880.) Am 1. Juni 1890 gelangt der Nachtrag V zum obcitirten Tarife zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1166	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bier	Diatkowce-Brettler	Peczenizyn-Szczepanowski Sloboda rung. Grube	Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 18 29	kr. 13 28	kr. 5 1	Im Kartirungswege		
1167	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Ordinäre Glasflaschen der Classe B	Kosten und Elbogen-Neusattel	Budapest St.E.G.-Donaufer-Frachtenbahnhof " -Josefstadt " -Kelenföld Südbahnhf. " -Lipotváros Köbánya St.E.G. " M.Á.V.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	Verschieden	kr. 165·5 166·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Von diesen Frachtsätzen wird keinerlei Refactie liquidirt und finden die für die Strecke Wien-Budapest bestehenden Sommerrefactien keine Anwendung
1168	Buschtěhrader Eisenbahn		Kohle, mineralische	Prag (Smichow)	Prag (Bubna)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen. Instradirung via Hostiwitz	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1890	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887	10·9 kr. ö. W.	9·0 kr. ö. W.	1·9 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die abschliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens drei Monate nach der Expedition der Sendungen vorzulegen sind	Bei Nichteinhaltung der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
1169	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Jaroslau-Sokal	Holz des Specialtarifes 2	Uhnow	Lemberg C.B.	**Minimalquantum von 50 Wagen à 10 t** innerhalb nachbezeichneter Giltigkeitsdauer	Bis Ende 1890	Localtarif	73·90 kr.	28·40 kr.	45·50 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse nach erreichtem Pflichtquantum, spätestens Ende März 1891	
1170	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Jaroslau-Sokal	Brennholz	Werchrata und Stationen über Werchrata	Krakau und Podgórze-Płaszów	Das Minimalquantum zum Frachtzugeständnisse laut Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 44 vom 17. April c., Post 1005, bezw. im Verordnungs-Blatt Nr. 46 vom 22. April c., Post 1035, für nebenbezeichnete Transporte **wird von 500 auf 200 Wagenladungen à 10 t restringirt**								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1171	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	A) Kalk-Podol und Prachovic		**Dreitausend Wagen**, wovon mindestens Tausend Wagen von Zawratetz-Tremosnic nach den Stationen der Oesterr. Local-Eisenbahn Zawratetz-Tremosnic-Časlau, ferner nach Časlau, Sedletz-Kuttenberg, Kuttenberg-Stadt, sowie von Časlau transit nach den vorstehenden sub B) genannten Nordwestbahnstationen verfrachtet werden müssen. In vollen Wagenladungen, unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Kalkstein-Transporte vom 15. Mai 1889	Bis Ende April 1891	Ausnahmetarif für Kalkstein-Transporte vom 15. Mai 1889	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis 31. Juli 1891 einzusenden sind	*) Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Kalksteinsendungen, welche an Etablissements adressirt sind, welche mit der Station Pardubitz St.E.G. oder S.N.D.V.B. in directer Schienenverbindung stehen
					Bodenbach trs.				40·3	34·4	5·9			
					Libochovic				40·0	30·2	9 8			
					Lobosic				40·0	30·2	9·8			
					Theresienstadt				40·0	30·2	9·8			
					Hrobec				40·0	30 2	9·8			
					Raudnic				39 7	30·2	9·5			
					Beřkovic-Melnik				29 2	26·0	3·2			
					Luzec				34·4	26 0	8·4			
					Kralup				29 2	19·2	10·0			
					Swoleňowes				31·2	23·2	8·0			
					Welwarn				31·2	23 2	8·0			
					Bubna				22·4	20·7	1·7			
					Auwal				22 4	20 7	1·7			
					Böhm.-Brod				22·4	20·7	1·7			
					Sadska				24·4	21·7	2·7			
					Peček				22·4	20·7	1·7			
					Plaňan				27·4	25·7	1·7			
					Svojšic				30·4	25 7	4·7			
					Kauřim				30·8	25·7	5·1			
					Zasmuk				32·4	25 7	6·7			
					Gross-Bećvar				32·4	25·7	6·7			
					Cerhenic				22·4	16·7	5·7			
					Velim				20·4	15·7	4·7			
					Kolin St.E.G. loco				16·4	11·8	4·6			
					Kolin Oe.N.W.B. loco				—	11·8	—			
					Elbeteinitz				15·4	13·7	1·7			
					Pardubitz St.E.G. loco				14·4	10·7 *)	3·7			
					Dašic				18·4	16·7	1·7			
					Morawan				19·4	17·7	1·7			
					Hohenmauth				27·4	25·7	1·7			
					Cerekvic-Böhm.-Hruschau				30·4	28 7	1·7			
					Opočno				29·3	27·6	1·7			
					Opatovic				21·1	17 9	3 2			
					Königgrätz				22 5	19·3	3·2			
					Předměřic				23·6	20·4	3·2			
					Smiřic				24·9	21·7	3·2			
					Josefstadt-Jaroměř				26 2	23 0	3·2			
					Cernožic				25 3	22·1	3 2			
					Adlerkostelec				30·0	24·5	5 5			
					Doudleb				30·4	25·2	5 2			
					Chrudim				14·4	10·9	3 5			
					Slatinan				16 0	13 0	3 0			
					Chrast				19 0	17 3	1 7			
					Chotebоř				26·4	24 4	2·0			
					Gutwasser				33 3	31·6	1·7			
					Třebovétic				33 3	31·6	1·7			
					Sadova-Dohalic				31·8	30 1	1·7			
					Dymokur				35·5	30·3	5·2			
					Kopidlno				39 5	34 3	5·2			
					Königstadtl				38·0	32·8	5 2			
					Liban-Psinic				39·5	34·3	5·2			
					Ronov-Woskoř.				28·3	23·1	5·2			
					Roždalovic				35·5	30 3	5·2			
					Unter-Bautzen				40 8	35·6	5·2			
					Mochov				30·2	25·1	5·1			
					Taušim				30·2	25·1	5·1			
					Celakovic				26·2	21 9	4·3			
					Dobrovic				25·7	20 5	5·2			
					Chlumec				25·5	18·8	6·7			
					Libic				19 9	14·7	5·2			
					Libnoves				22·5	15·3	7·2			
					Nimburg				21 7	17·3	4·4			
					Poděbrad				20·7	15·5	5·2			
					Zižělic				24 9	17·7	7·2			
					Dobřenic-Sirovatka				25·5	22·1	3·4			
					Lissa				24·8	20 6	4·2			
					Neubydžov				27·3	21·3	6·0			
					Obora				29·1	23 9	5·2			
					Wegstädtl				28·8	25 2	3·6			
					Smidar				28·2	22·6	5 6			
					Wlkawa				24·3	19·7	4·6			
					Wostroměř				29·5	24·5	5 0			
					Jičin				32 2	27·2	5 0			
					Jungbunzlau				27·1	20·5	6·6			
					Melnik				26·8	23·4	3·4			
					Všetat-Přivor				26·8	19·4	7·4			
					Vysočan				29·2	21·6	7 6			
					Hochwessely				37 2	30 1	7·1			
					Choltic				7·8	7·0	0·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	B) Časlau transit	Čelakovic	**Dreitausend Wagen**, wovon mindestens Tausend Wagen von Zawratetz-Tremosnic nach den Stationen der Oesterr. Local-Eisenbahn Zawratetz-Tremosnic-Časlau, ferner nach Časlau, Sedletz-Kuttenberg, Kuttenberg-Stadt, sowie von Časlau transit nach den vorstehenden sub B) genannten Nordwestbahnstationen verfrachtet werden müssen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Bestimmungen	Bis Ende April 1891	Localtarif der Oe N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1888	17·4	14·2	3 2	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis 31. Juli 1891 einzusenden sind	
					Dobrovic				16·9	11·7	5·2			
					Chlumetz				14·4	12·0	2·4			
					Libic				10·3	7·6	2·7			
					Libnoves				10·9	8·4	2·5			
					Nimburg				12 9	10·7	2·2			
					Poděbrad				11·1	8·6	2·5			
					Žiželic				13·6	11·7	1·9			
					Dobřenic-Sirovatka				16·7	14·8	1·9			
					Lissa				16·0	13·7	2·3			
					Neubydžov				16·5	14·2	2·3			
					Obora				18·3	16·0	2·3			
					Wegstädtl				23·2	16·4	6·8			
					Smidar				17·4	15·1	2·3			
					Wlkawa				15·5	11·7	3·8			
					Wostroměř				18·7	16·4	2·3			
					Jičin				21·4	18 6	2·8			
					Jungbunzlau				18·3	11·7	6·6			
					Melnik				21·3	14·6	6 7			
					Všetat-Přivor				19·6	10 6	9·0			
					Vysočan				20·4	12·8	7 6			
					Sedletz-Kuttenberg				5·2	4·2	1·0			
			Kalk	C) Kalk-Podol	Pardubic transit (für Stationen der S.N.D.V.B. u. der B.C.B.)	In vollen Wagenladungen von mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Bestimmungen		Localtarif vom 1. Juni 1888	17·9	14·4	3·5			
				Prachovic					17·5	14·4	3·1			
				Kostelec-Vižec					16·3	14·4	1·9			

Ergänzung. K. k. **General-Direction der österr. Staatsbahnen.** In der Publication des Verordnungs-Blattes Nr. 44 vom 17. April 1890, Pos. 1014, ist anstatt „Dux A.T E. und Dux-Ladowitz transit" zu setzen: **Dux A.T.E. transit und Dux-Ladowitz transit.**

Ergänzung. Wiener Verbindungsbahn. Die im Verordnungs-Blatt Nr. 41 vom 10. April l. J., sub Pos. 942, publicirte Frachtermässigung gilt auch für Magnesia-Kalkstein von der Station Klamm, sowie rücksichtlich der Relationen Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit—Wien (St.E.G.) transit, Wien (Oe.N.W.B.) transit, Wien (E.W.A.) transit.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums unter welcher die Tarifermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 150 vom 24. Decemb. 1889	3565	K. k. Staatsbahnen	Bau-, Werk-, Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben	Laibach S.B. Franzdorf Loitsch Rakek Adelsberg St. Peter	Cormons transit	Beregte Begünstigung tritt mit 1. Juni l. J. ausser Kraft

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg.

Offert-Ausschreibung

für

diverse Unterbau- und Hochbau-Herstellungen in der Station Lemberg.

In der Station Lemberg der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn sollen zur Erweiterung der Verkehrs-Anlagen diverse Herstellungen im approximativen Kostenbetrage von circa 96.000 fl. ö. W. im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, der summarische Kostenvoranschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betiebs-Direction Lemberg (Bureau für Bahnerhaltung am Bahnhofe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn) in Lemberg in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen, daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Erweiterungsbauten auf der Station Lemberg" längstens am 24. Mai 1890, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg (3. Maigasse) zu überreichen.

Den Offerenten wird es freigestellt, der commissionellen Eröffnung der Offerten, welche eine Stunde nach dem festgesetzten Einreichungstermine bei dem k. k. Bahnerhaltungs-Inspectorate stattfinden wird, anzuwohnen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgt, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

K. k. Betriebs-Direction.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 59. **Wien, 22. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1888.

(Fortsetzung.)

Der Fahrpark der gemeinsamen und der österreichischen Eisenbahnen hat sich im Jahre 1888 um 67 Locomotiven, 50 Tender, 216 Personen- und 2028 Lastwagen vergrössert und bestand sodann aus 3822 Locomotiven (darunter 714 Tenderlocomotiven), 3090 Tendern, 7876 Personenwagen mit 16.373 Achsen (0·93 pro Kilometer Betriebslänge) und 288.766 Sitz- und Stehplätzen und 86.443 Lastwagen mit 174.442 Achsen (9·90 pro Kilometer Betriebslänge) und 902.048 t Tragfähigkeit (5·17 t pro Achse). Vom Gesammtstande des rollenden Materials entfielen auf die

	Locomotiven	Tender	Personenwagen	Lastwagen
gemeinsamen Eisenbahnen	1516	1154	2798	30.059
österr. Eisenbahnen . . .	2306	1936	5078	56.384
darunter Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction . . .	968	803	2510	19.093
zusammen 1888	3822	3090	7876	86.443
1887	3755	3040	7660	84.415
1879	2926	2572	6160	67.949

Dieser Nachweisung zufolge hat sich der Fahrpark der in Betracht stehenden Eisenbahnen seit 1879, also innerhalb 10 Jahren, um 896 Locomotiven, 518 Tender, 1716 Personen- und 18.494 Lastwagen vermehrt.

Den relativ grössten Bestand an Personenwagenachsen besassen unter den Hauptbahnen die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 1·98, die Südbahn mit 1·40, die Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit 1·39, die Wien-Aspanger Eisenbahn mit 1·37, die Graz-Köflacher Eisenbahn mit 1·32 und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 1·22 Achsen pro Kilometer Betriebslänge. Die relativ meisten Lastwagenachsen hatte die Aussig-Teplitzer Eisenbahn aufzuweisen, nämlich 78·83 per Kilometer Betriebslänge; an diese reihten sich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 21·67, die Graz-Köflacher Eisenbahn mit 20·74, die Buschtěhrader Eisenbahn mit 18·76, die Böhmische Westbahn mit 14·03, die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 11·74, die Oesterr. Nordwestbahn mit 10·29 und die Südbahn mit 10·17.

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel waren im Jahre 1888 durchaus grössere als im Vorjahre; sie bestanden für alle Bahnen zusammengenommen in 97,151.831 Locomotiv-Kilometern, 92,845.641 Nutz- und 3.722,570.770 Achskilometern (von eigenen und fremden Wagen auf eigener Bahn) und haben gegen die Vorjahrsergebnisse um 6·8, 6·1 bezw. 8·7 pCt. zugenommen.

Diese Mehrleistungen waren durch ein bedeutendes Anwachsen der Massenbeförderung, d. i. des auf ein Kilometer reducirten Personen-, Gepäcks-, Güter- und Thiergewichtes bedingt; dasselbe betrug im Ganzen 7.461,523.639 Nettotonnenkilometer, d. s. um 11·1 pCt. mehr als 1887. An den Gesammtleistungen der Fahrbetriebsmittel im Jahre 1888 participirten die

	Nutzkilometer		Wagenkilometer	Nettotonnenkilometer	
	im Ganzen Mill.	pro km	im Ganzen Mill.	im Ganzen Mill.	pro km
gemeinsamen Eisenbahnen	33·1	5639	1431·3	2735·4	465·366
österreichischen Eisenbahnen	59·7	5217	2291·3	4726·1	416·537
darunter Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	29·2	5216	932·6	1894·6	338·468
Zusammen 1888 . . .	92·8	5361	3722·6	7461·5	433·200
1887 . . .	87·5	5292	3422·9	6712·3	405·816
1878 . . .	56·4	4071	2495·5	4676·4	337·404

Vorstehendem gemäss wurden auf den gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1888 um 64·5 Percent Nutzkilometer, 49·2 pCt. Wagenachskilometer und 59·5 pCt. Nettotonnenkilometer mehr bewältigt als im Jahre 1879.

An der Gesammt-Massenbewegung des Gegenstandsjahres participirte das Personengewicht mit 179·8 und das Gepäcks-, Güter- und Thiergewicht mit 7281·7 Mill. Nettotonnenkilometer, ersteres somit mit 2·7, letzteres mit 97·3 pCt.

Die Zunahme der Transportleistungen betrifft gleichmässig sowohl die gemeinsamen als auch die österr. Eisenbahnen; ebenso vertheilt sich auch die Zunahme des specifischen Nettogewichtes auf beide Bahngruppen, indem bei ersterer die Zahl der pro Kilometer Betriebslänge geförderten Tonnenkilometer von 437.176 im Jahre 1887 auf 465·366 im Berichtsjahre und bei letzterer von 389.113 im Vorjahre auf 416.137 im Jahre 1888 gestiegen ist.

Die Verkehrsergebnisse der in Rede stehenden Eisenbahnen entsprechen im Allgemeinen den Wagenleistungen auf denselben; sie bestätigen somit rücksichtlich der absoluten, wie auch der specifischen Transportmengen eine Zunahme der Personen- und Güterfrequenz; erstere betrug im Ganzen 59,877.271 Personen, letztere 73,539.644 Tonnen, d. s. um 4·4 bezw. 11·9 pCt. mehr als im Vorjahre, während die Zahl der pro Kilometer Betriebslänge beförderten Reisenden von 3467 im Jahre 1887 auf 3476 und jene der transportirten Gütertonnen von 3973 im Vorjahre auf 4269 im Gegenstandsjahre gestiegen ist. Das Detail der Verkehrsergebnisse nach den einzelnen Bahngruppen geordnet zeigt die folgende Tabelle: Es kamen zur Beförderung auf den

	Personen		Gütertonnen	
	im Ganzen	pro km	im Ganzen	pro km
gemeinsamen Eisenbahnen	20,979.623	3569	20,147.439	3427
österreichischen Eisenbahnen	38,897.648	3428	53,392 205	4705
darunter Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	18,844.312	3366	14,746.427	2634
Zusammen 1888	59,877.271	3476	73,539.644	4269
1887	57,336 086	3467	65,715.028	3973
1879	33,661.253	2429	45,097.850	3254

Im Vergleiche mit den analogen Ziffern aus dem Jahre 1879 berechnet sich die Zunahme im Personenverkehre des Gegenstandsjahres mit 77·90 pCt. und jene im Frachtenverkehre mit 63·10 pCt.

Von der Gesammtzahl der beförderten Passagiere bedienten sich 1·3 pCt. der I., 13·9 pCt. der II., 80·3 pCt. der III., 1·9 pCt. derIV. Wagenclasse, während 2·6 pCt. aller Reisenden Heeresangehörige waren. Vom Gesammtgewichte der transportirten Güter entfielen auf Gepäck 0·2 pCt., Eilgut 0·6 pCt., Frachtgut 92·1 pCt. und Regiegut 7·1 Percent.

Die Länge der von der Gesammtzahl der Reisenden sowie von der Gesammtmenge der transportirten Güter durchfahrenen Wegstrecken war im Jahre 1888 um 3·9 bezw. 11·3 pCt. grösser als im Vorjahre. Demungeachtet aber haben die Transporte auf kleinere Distanzen stattgefunden, nachdem, wie die Statistik zeigt, die von jeder Person zurückgelegte Weglänge von 39·33 km im Jahre 1887 auf 39·16 km im Gegenstandsjahre und die von jeder Tonne Fracht durchlaufene Entfernung von 99·50 km im Vorjahre auf 99·02 km im Jahre 1888 zurückgegangen ist. Im Durchschnitte hat jeder Reisende der I. Classe 93, der II. Classe 54, der III. Classe 34, der IV. Classe 28 und vom Militär 104 km befahren, und wurde jede Tonne vom Gepäck 93, vom Eilgut 120, vom Frachtgut 98 und vom Regiegut 107 km weit transportirt.

(Schluss folgt).

Inland.

Parlamentarisches.

In der 84. Sitzung des Herrenhauses vom 16. Mai erstattet Referent Dr. Ritter von Miklosich den Bericht der Budget-Commission über die von der Regierung vorgelegte Baurechnung für die auf Staatskosten hergestellten Abzweigelinien der Galizischen Transversalbahn, sowie über die von der Regierung vorgelegte Baurechnung für die auf Staatskosten hergestellte Arlbergbahn. Im Sinne der Commissionsanträge werden die vorgelegten Baurechnungen genehmigend zur Kenntniss genommen.

In der 414. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. Mai gelangte als letzter Gegenstand die Regierungsvorlage, betreffend die beabsichtigte Reform der Personentarife auf den Staats- und Privateisenbahnen, zur Berathung.

Abg. Dr. Vielguth sprach sich gegen die Einführung der beantragten Tarife aus und machte dagegen einen Vorschlag auf Einführung von Myriameter-Tarifen.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem: Es war in einer Abendsitzung des Budget-Ausschusses, als ich zum ersten Male die Ehre hatte, Mittheilung zu machen über die Grundzüge der Reform des Personentarifes auf den Staatsbahnen. Diese Grundzüge wurden begreiflicher Weise von der Publicistik, im Schoosse von Corporationen, in Versammlungen von Interessenten eingehend besprochen, und die Kritik war stellenweise eine so lebhafte, dass ich mich zu jener Zeit fragen musste, ob es sich wirklich um eine Reform handle, durch welche einem grossen, und zwar dem unbemittelten Theile des Publicums — ich lasse die breiten Schichten der Bevölkerung absichtlich in Ruhe — unter allen Umständen eine namhafte Verbilligung des Reisens verbürgt, eine Vereinfachung der Administration, Verrechnung und Controle herbeigeführt wird, oder ob vielleicht die Verwaltung der Staatsbahnen ihren bisherigen Traditionen untreu geworden sei und eine durchgreifende Erhöhung der Personentarife im Schilde führe. Die Kritik hätte kaum eine schärfere sein können, wenn wir über die im Laufe der Budgetdebatte jedenfalls zu gewärtigenden Anfragen, was wir über den im vorigen Jahre im hohen Hause gestellten Antrag des Herrn Abgeordneten für Teplitz, ferner über den in Folge Anregung des Herrn Abgeordneten für Karlsbad vom Staatseisenbahnrathe gefassten Beschluss zu thun gedächten, wenn wir, sage ich, auf diese Anfragen geantwortet hätten, dass wir uns mit dem Studium der Frage beschäftigen, dass die Verhandlungen im Zuge, jedoch noch nicht abgeschlossen seien, und dass noch weitere Erfahrungen abgewartet werden müssten u. s. w.

Glücklicher Weise für uns und die Reform war der Eisenbahn-Ausschuss dieses hohen Hauses anderer Meinung, er hat auch nicht zurückgehalten mit der Kritik jener Bestimmungen, die nach seiner Ansicht mangelhaft sind, er hat unsere Auf-

merksamkeit auf jene Punkte gelenkt, wo nach seiner Anschauung die bessernde Hand anzulegen wäre, er hat aber vor Allem die Reform als grosses Ganzes und nicht vom Standpunkte individueller Relationen beurtheilt, und indem er dem Projecte seine Zustimmung gab, hat der Ausschuss keinen Anstand genommen, in wohlwollender Weise diese Reform gegenüber den bisherigen Verhältnissen als einen wesentlichen Fortschritt zu bezeichnen.

Die leitenden Gesichtspunkte des Gesetzes, welches dem hohen Hause zur Beschlussfassung vorliegt, sind, die möglichste Uebereinstimmung im Tarifsystem bei den Bahnen anzustreben. Nun ergab sich sofort bei der Berathung dieses Gesetzes im Eisenbahn-Ausschusse eine grosse Controverse. Wir waren nämlich der Ansicht und haben diese Anschauung auch durch die Fassung des Artikels I des Gesetzes kundgegeben, dass wir, insoweit die Staatsbahnen in Betracht kommen, diese Reform — mit den Bestimmungen bezüglich der Erhöhung der Schnellzugszuschläge und der Aufhebung des Freigepäcks — ohne gesetztliche Ermächtigung durchführen können, und die Verwaltung der Staatsbahnen hat, wie es den Anschein hat, seit dem Beginne der Verstaatlichungs-Action an dieser Anschauung festgehalten. Es geht dies insbesondere aus der Verfügung der Staatsbahnen bezüglich der Erhöhung der Schnellzugszuschläge von 20 Percent auf einen fixen Zuschlag hervor. Ich werde nicht erwähnen die Verfügung bezüglich der Aufhebung des Freigepäcks bei den Rundreisebillets, denn diese Bestimmung fand auch bei den Privatbahnen Anwendung, die dem Gesetze vom Jahre 1877 unterliegen. Die Verwaltung der Staatsbahnen konnte sich auch auf den Zweck und die Genesis des Gesetzes vom Jahre 1877 bei ihrer Auffassung berufen. Denn im Jahre 1877, als das Gesetz geschaffen wurde, gab es keine Staatsbahnen oder wenigstens keine im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen, und es konnte zu jener Zeit der Umschwung, welcher bald darauf eintrat, nicht in seiner vollen Tragweite vorhergesehen werden.

Es handelte sich damals um die Erhöhung gewisser Maximalsätze, welche in einzelnen Concessions-Urkunden enthalten waren und in diese Urkunden aus speciellen Gesetzen übergegangen waren, daher eine Abänderung, Erhöhung derselben nur im Gesetzgebungswege eintreten konnte. Die Staatsbahnen haben aber von diesen Maximalsätzen überhaupt keinen Gebrauch gemacht. Sie haben sich sofort mit einer Ermässigung der bestehenden Tarife eingeführt, und bei den Verstaatlichungs-Uebereinkommen war von einer Beschränkung der Staatsbahnverwaltung in dieser Beziehung keine Rede.

Ja, eine Anregung im Ausschusse ging auch dahin, die Grundtaxen ins Gesetz aufzunehmen. Dem gegenüber mussten wir geltend machen, dass die Tarife für die Staatsbahnen nicht durch das Gesetz bestimmt werden, und dass es sich auch nicht empfehle, bei den Staatsbahnen gewisse Maximalsätze festzustellen, wie es bei den Privatbahnen geschehen.

Ich habe — allerdings nicht ohne einigen Widerspruch — das Argument gebraucht, dass bei den Staatsbahnen im Grunde kein von dem allgemeinen Staatswillen verschiedener Wille zur Anwendung gelange. Ich habe weiter angeführt, dass die Tarife festzusetzen Sache der Verwaltung sei, und zwar unter steter Controle des hohen Hauses bezüglich der Ausübung dieser Verwaltungsbefugnisse, und dass, wollte man die Grundtaxen in das Gesetz selbst aufnehmen, dies einen Verzicht auf die bisherige freie Festsetzung der Tarife bedeuten würde und hiezu der Moment am wenigsten geeignet wäre, in welchem die Staatsbahnen daran gehen, aus freien Stücken dem reisenden Publicum einen Dienst zu erweisen.

Nun ist allerdings der Eisenbahn-Ausschuss dieses hohen Hauses der Anregung bezüglich der Aufnahme der Grundtaxen in das Gesetz selbst nicht beigetreten. Dagegen habe ich, insoweit es sich um die Unabhängigkeit der Staatsbahnen von dem Gesetze vom Jahre 1877 handelt, mit meinen Argumenten im Ausschusse kein Glück gehabt; es ist mir nicht gelungen, den Ausschuss für die legistrische Auffassung, die ich vertreten habe, zu gewinnen. Der Eisenbahn-Ausschuss war vielmehr der Meinung, dass nach dem Wortlaute des Gesetzes vom Jahre 1877 dasselbe auch auf die Staatsbahnen Anwendung zu finden habe.

Es wäre nun die Frage berechtigt und am Platze, warum ich, da ich einen Widerspruch gegen die Fassung des Artikels I des Gesetzes, wie sie der Ausschuss dem hohen Hause vorschlägt, nicht zu erheben beabsichtige, diese Bemerkungen dennoch vorgebracht habe. Ich habe das gethan, um dem hohen Hause selbst die Gründe darzulegen, welche für uns bei der Abfassung des Artikels I massgebend waren, und dann gewissermassen zum bleibenden Gedächtnisse, um die Gefechtstellung, welche in dieser Frage sich in der ersten Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses entwickelt hatte, zu markiren, um mir nicht einen Vorwurf zuzuziehen, dass ich allzu bereitwillig auf etwas Verzicht geleistet hätte, was die Verwaltung der Staatsbahnen bisher als in ihre Verwaltungsbefugnisse gehörig angesehen hat. Davon aber abgesehen, stimme ich der Fassung des Artikels I nach dem Ausschussantrage vollkommen zu und darf auch beifügen, dass meiner Ansicht nach die Lösung der nicht leichten Frage, wie der Artikel I zu stylisiren sei, dem Ausschusse in glücklicher Weise gelungen ist, wobei der Ausschuss einer Anregung folgen durfte, die von hervorragender Seite erging.

In den Erläuterungen, die dem Gesetze Seitens der Regierung beigegeben wurden, sind die Motive angeführt, welche für die Regierung bei Einbringung der Vorlage bestimmend waren, und die Gesichtspunkte entwickelt, von welchen die Verwaltung der Staatsbahnen bei ihrer Reform ausgegangen ist. Dass das gegenwärtige System, wie es bei uns und anderwärts besteht, nicht den Bedürfnissen des Verkehres und den Anforderungen einer einfachen Administration entspricht, wird gewiss nicht geleugnet werden. Es hat dieses Thema den Gegenstand der Erörterungen in der Fachliteratur gebildet, von welcher die Mängel des gegenwärtigen Systemes in amüsanter, oft drastischer Weise blosgelegt worden sind.

So kam der Gedanke zum Ausdrucke, dass die Entfernung nicht die ausschliessliche Grundlage für die Preisbildung darstellen sollte. Man gelangte zu dem Vorschlage eines Einheitstarifes nach Art der Briefpost oder eines nach grösseren Entfernungen, Zonen, abgestuften Tarifes.

Ich habe nicht die Absicht, diese Vorschläge zu besprechen, umsoweniger, als sich der verehrte Herr Berichterstatter in dankenswerther Weise in seinem ausführlichen Berichte dieser Mühe unterzogen hat. Ich möchte nur der Auffassung entgegentreten, als ob ein Zonentarif unter allen Umständen mit einem billigen Tarife gleichbedeutend sein müsse. Der Zonentarif an und für sich garantirt weder hohe, noch niedrige Preise. Unseren Vorschlägen auf Eintheilung der Bahnstrecken in Zonen lagen vielmehr administrative Veranlassungen zu Grunde. Neben den Personenkarten, die zu normalen Preisen ausgegeben werden, gibt es bekanntlich sehr zahlreiche Karten, die zu begünstigten, ermässigten Preisen ausgegeben werden. Diese Mannigfaltigkeit der Karten entsprang aus dem Bestreben der Bahnverwaltungen, den jeweilig auftretenden Bedürfnissen gerecht zu werden, und in dem Masse, als das Publicum von dem Bestande solcher Karten zu ermässigten Preisen Kenntniss erlangte, wurde immer ein geringerer Theil des Publicums zu normalen Preisen befördert.

Nur in dem letzten Jahre ist in dieser Beziehung, wie dem hohen Hause bekannt ist, eine Verbesserung eingetreten durch den auf den localen Strecken der Staatsbahnen eingeführten Zonentarif. Ausserdem ist die Anzahl der Personenkarten nach Stationen, Haltestellen, Wagenclassen und Zugsgattungen eine sehr grosse, indem jede einzelne der genannten Kategorien mit den anderen wenigstens für die Nachbarstrecken multiplicirt werden muss. So sind die Vorräthe der Stationscassen gross, die Erzeugungskosten hoch, und es wird auch eine grössere Kenntniss des Dienstes zur Manipulation erfordert. Der Werth der Karten ist ein sehr grosser, so dass häufig Scontrirungen stattfinden müssen, mehrmals im Tage oder mindestens des Abends bei der Uebergabe der Cassen. In Betracht kommt dabei auch zu ziehen, dass diese Cassen von Bediensteten oft untergeordneter Kategorien und in rasch wechselnder Zeitfolge verwaltet werden. Es finden dann Revisionen in verschiedener Form statt; die Revisionsbsfunde unterliegen der Controle, und mit den zur Abstreifung gelangten Karten werden Stichproben vorgenommen — also ein sehr complicirter und schwerfälliger Controlapparat, je grösser der Kartenvorrath ist, der in Frage kommt. Wenn man nun an eine Reform der Personentarife ging, musste man dabei auch im Auge behalten, diesen Controlapparat, der sich von unten nach oben aufbaut, zu vereinfachen, und wenn man bedenkt, dass auf eine Zone von fünfzig Kilometer durchschnittlich zehn Stationen und Haltestellen entfallen, so wird zwar nicht die Anzahl der Karten, aber die Verschiedenheit derselben auf ein Zehntel reducirt.

Einer starken Anfechtung unterliegt die Festsetzung des Schnellzugszuschlages mit 50 Percent der Grundtaxen. Als allgemeines Argument hiefür lässt sich anführen, dass an die Schnellzüge derzeit grössere Anforderungen bezüglich der Schnelligkeit und Bequemlichkeit gestellt werden. Mit den Schnellzügen verkehren die Communications-Wagen, welche theurer und schwerer sind; es sind eigene Maschinen nothwendig, und es findet eine grössere Abnützung des Oberbaues statt. Es schien uns daher unter diesen Umständen gerechtfertigt, nicht unter den gegenwärtig bestehenden fixen Zuschlag herabzugehen, welcher wenigstens bei der zweiten und dritten Classe 50 Percent der gegenwärtigen Grundtaxe entspricht. Es sollte auch in der Festsetzung

dieses Zuschlages eine gewisse Aufmunterung für die Bahnen liegen, die bei den Schnellzügen nichts verdienen, überhaupt Schnellzüge und mehr Schnellzüge zu führen.

Kaum beanständet wurde die Bestimmung bezüglich der Aufhebung des Freigepäcks, die sich ja auch aus den dem hohen Hause bekannten Gründen rechtfertigt. Es war ja wirklich nicht abzusehen, warum Personen, die kein Gepäck mit sich führen, zu denselben Preisen befördert werden sollen, als Personen, die Gepäck bis zur Grenze von 25 Kilogramm aufgegeben haben. Zudem ist dies eine Begünstigung, welche überhaupt nur einem geringen Percentsatz des reisenden Publicums, und zwar am wenigsten der unbemittelten Classe zugute kommt, da Reisende der dritten Classe erfahrungsgemäss kein Gepäck mit sich führen oder dasselbe in das Coupé mitnehmen. Man hat uns nun den Vorschlag gemacht, diese Gepäcktaxe auf die Hälfte zu ermässigen. Der Ausfall wäre für das bisher freie Gepäck bis zu der Grenze von 25 Kilogramm ungefähr eine Viertelmillion, und für das 25 Kilogramm übersteigende Gepäck gleichfalls eine Viertelmillion, also in Summe eine halbe Million. Wir hätten also das freie Gepäck aufgehoben, ohne eine Mehreinnahme zu haben, und wir rechnen ja durch diese Bestimmung auf eine Mehreinnahme von ungefähr einer halben Million. Es wurde auch vorgeschlagen, zwei Sätze für das Gepäck festzusetzen.

Abgesehen aber von dem Ausfalle, der dadurch gleichfalls entsteht, würde sich dies nicht empfehlen, weil eine merkliche Erschwerung der Manipulation eintreten würde. Es hätte der betreffende Beamte dann nicht blos eine Post, sondern nach verschiedenen Schlüssen zwei Posten zu berechnen und dieselben zu addiren, so dass der Geschäftsaufwand der dreifache wäre; es kommt dabei zu berücksichtigen, wie sich diese ganze Manipulation nicht auf den Tag vertheilt, sondern in die Viertelstunde vor Abgang des Zuges zusammendrängt.

Der Aufschwung der Rundreisebillets, von denen vielfach die Rede war, datirt seit der Zeit her, als über eine Anregung der Verwaltung der bestandenen Kaiserin Elisabeth-Bahn die fixen Touren in facultative zusammengestellt wurden. Die Momente, welche bei Rundreisekarten in Betracht kommen, sind eigentlich nicht blos die Billigkeit der Karten, sondern die Bequemlichkeit und der Umstand, dass Derjenige, der sich für grössere Strecken Rundreisebillets löst, in der Lage ist, weniger Reisegeld mit sich zu führen oder, was vielleicht noch mehr ins Gewicht fällt, den mit Rundreisebillets versehenen und auf die Reise gesendeten Personen weniger Reisegeld mitzugeben. Uebrigens kommen bei den Rundreisebillets nicht die Zonenzuschläge zur Anwendung, indem dieselben nach Kilometern berechnet werden. Unter den verschiedenen Massregeln betreffs des Kreuzer-Zonentarifes ist zu erwähnen, dass für bestimmte Stationen aus Concurrenzrücksichten — gegen die bisherigen — niedriger bemessenen Taxen auch für die nächste Zeit und insolange aufrecht erhalten werden, als auch die neuen Tarife der Staatsbahnen von den Nachbarbahnen unterboten werden. In dem Auschussberichte sind die Stationen angeführt, bei welchen die bisherigen Tarife bis auf Weiteres aufrechtgehalten werden. Hiezu müssten jedoch fallweise noch weitere Stationen kommen, wenn die für dieselben aufgestellten Fahrtaxen durch andere Bahnen nachträglich unterboten werden sollten, oder wenn durch Vereinbarungen mit anderen österreichischen Bahnen der Concurrenz auswärtiger Transportunternehmungen wirksam begegnet werden kann.

Es wurde endlich auch von der Art und Weise gesprochen, in welcher die Zoneneintheilung Seitens des Publicums umgangen werden könnte. Ich kann in dieser Beziehung nur wiederholen, was in einem in einem grossen Blatte erschienenen objectiven, der Reform beinahe sympathischen Artikel enthalten war, dass es nämlich keine menschliche Einrichtung gebe, die nicht umgangen werden kann, und dass es schliesslich darauf ankomme, wer von beiden Theilen der Klügere sei. Andere Tarifsysteme unterliegen noch mehr der Möglichkeit, umgangen zu werden. Es ist in einem Theile der Publicistik diese Frage so eingehend behandelt worden, dass ich wirklich nicht überrascht gewesen wäre durch Erscheinen eines Leitfadens zur leichteren Umgehung des auf den Staatsbahnen zur Einführung gelangenden Zonentarifes zur geneigten Benützung des Publicums in der kommenden Sommersaison. Wir haben uns übrigens auch damit beschäftigt, in welcher Weise etwaigen Umgehungen zu steuern wäre; wir haben nur in dieser Beziehung die Vorsicht gebraucht, unsere Ideen nicht vorzeitig bekannt zu geben. Beizufügen habe ich noch, dass wir bereit sind, einem Wunsche, der im Ausschusse ausgesprochen wurde und von demselben in Form einer Resolution dem hohen Hause vorgeschlagen wird, entgegenzukommen, nämlich die 9. und 10. Zone zu untertheilen. Es ist in einem Graphikon dargestellt, dass hiedurch in wichtigen und frequenten Relationen bedeutende Modificationen eintreten. Indem ich nun die fachmännische Vertretung des Reformtarifes dem Herrn Präsidenten der Staatsbahnen überlasse, schliesse ich mit der Versicherung, dass die Regierung bemüht war, mit Bedachtnahme auf die gegenwärtig bestehenden Betriebseinrichtungen und die zu gewärtigenden erhöhten Anforderungen, ohne eine empfindliche Alterirung des Budgets besorgen zu müssen, den Verkehrsbedürfnissen so weit als möglich entgegenzukommen, ohne jedoch nach Massgabe der bezüglich der Steigerung der Frequenz, der Bewältigung derselben und der finanziellen Erfolge gewonnenen Erfahrungen eine weitere Ausgestaltung der Reform für die Zukunft hiebei ausschliessen zu wollen.

Abg. Popper bemängelt den grossen Preisunterschied zwischen der zweiten und dritten Classe und erklärte sich auch gegen den 50percentigen Zuschlag bei Eilzügen, welcher bisher nur 20 Percent betragen habe. Redner erklärt sich schliesslich gegen die Einführung eines Gepäckstarifes und ersucht die Regierung um Abänderung der von ihm besprochenen Punkte, eventuell um Berücksichtigung der vom Ausschusse vorgeschlagenen Resolution.

In der 415. (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses setzt das Haus die Berathung über den Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die von der Regierung beabsichtigte Reform der Personentarife auf den Staats- und Privateisenbahnen fort.

Abg. Siegmund begrüsst die Reform im Allgemeinen als einen Fortschritt mit Freuden, würde jedoch im Einzelnen manche Abänderungen wünschen. Die Ankündigung des Ministers, dass die neunte und zehnte Zone wahrscheinlich in vier Zonen zerlegt werden solle, sei erfreulich. Die Behauptung des Motivenberichtes, dass eine Verwohlfeilung des Personentransportes sociale Störungen hervorrufen könne, hält Redner für unbegründet. Mit dem Ein-Kreuzer-Tarife für die dritte Classe sei er einverstanden, der Tarif der zweiten Classe sei aber zu hoch. Alle Staaten haben nur einen Zuschlag von 50 Percent auf die Grundtaxe der dritten Classe, ausser Russland, welches man leider in dieser Frage nachzuahmen sich beeifert habe. Man sollte im Gegentheile trachten, dass so viel Personen als möglich die zweite Classe benützen; denn gerade die übermässige Benützung der dritten Classe würde bedenkliche sociale Verschiebungen hervorbringen. Die Umgehung Wiens mit der Benützung des billigen ungarischen Zonentarifes werde durch die Vorlage nicht verändert zum grossen Nachtheile Wiens. Auf Ansuchen des Abg. Kyrle bringt Redner den Wunsch vor, dass die Fahrt für einberufene Militärpersonen ganz frei sein solle. Schliesslich wendet sich Redner gegen den 50percentigen Zuschlag bei Eilzügen, der entschieden zu hoch sei, und stellt einen Resolutions-Antrag, welcher genügend unterstützt wird und in Verhandlung steht.

Se. Excellenz Präsident der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen Freiherr von Czedik erörtert die gegen den neuen Kreuzerzonentarif erhobenen Einwendungen. Redner führt aus, dass bei der Inangriffnahme der Reform des Personentarifes die Aufhebung der Gepäcksfreiheit für nothwendig gehalten wurde. Es wurde als eine vollständige Anomalie anerkannt, neben dem zahlreichen Gepäck in den Waggons auch noch die Gepäcksfreiheit in dem Masse aufrecht zu erhalten, wie sie etwa in den alten Postwagen bestanden hat. Dies sei auch zum Vortheile des Reisenden selbst, denn er kann nunmehr beim Eintritte in den Bahnhof sofort sein Gepäck aufgeben, wie dies in allen Ländern sei, wo keine Gepäcksfreiheit besteht, während er jetzt erst die Personenkarte sich holen muss, um dann vielleicht am anderen Ende des Bahnhofes sein Gepäck zu befördern. Dadurch wird mehr an Trinkgeld für Aufbewahrung und das Hintragen des Gepäcks gezahlt, als heute eigentlich in Frage ist.

Es ist aber auch noch ein Missbrauch mit der Gepäcksfreiheit in ausgedehntem Masse getrieben worden, denn es ist gar nicht zu controliren, mit welchen Karten an dem Gepäcksschalter die Gepäcksfreiheit in Anspruch genommen wird. Die Einführung der Zonentarifirung beim Gepäcke sei aus Rücksichten auf die Einfachheit der Manipulation nicht möglich gewesen. Dass für das Freigewicht nicht ein anderer Gepäcksatz eingeführt wurde wie für das Uebergewicht, habe der Herr Handelsminister bereits begründet, indem die Berechnung des Freigewichtes und des Uebergewichtes eine Manipulation mit drei Ziffern nothwendig machen würde.

Es sei aber auch nothwendig gewesen, für die Opfer, welche der Staatsschatz in Folge der enormen Ermässigung der Gebühren bei der dritten und auch bei der zweiten und ersten

Classe brachte, eine Compensation zu schaffen, und in dieser Beziehung sei es falsch, wenn man meint, dass eine volkswirthschaftliche Vorlage vom Finanzministerium influenzirt werde. Das vorliegende Reformproject sei so, wie es von der General-Direction der Staatsbahnen vorgelegt wurde, vollinhaltlich genehmigt worden. Der Regierungsvertreter weist darauf hin, dass das österreichische Eisenbahnwesen an der allzu grossen Mannigfaltigkeit und Vielheit des Kartenwesens kranke.

Diesem Mangel werde durch die Einführung des Zonensystems abgeholfen. Die Ungleichheit, welche man in der Einführung des Zuschlages auf die Schlusszone finden wolle, bestehe eigentlich in unserem ganzen öffentlichen Steuer- und Gebührenwesen, und das Zonensystem in unserem öffentlichen Gebührenwesen sei so alt, dass es eigentlich Wunder nehmen müsse, dass es nicht schon längst bei den Eisenbahnen eingeführt sei. Aber auch beim Transportwesen sei es thatsächlich schon eingeführt. Man unterscheide ja bei der Post zwischen Stadtpost und den weiteren Zonen, und bei den Packetbeförderungen gibt es Entfernungszonen neben den Gewichtszonen. Die Provinz habe übrigens in Bezug auf den Zonentarif das richtigere Verständniss gezeigt, als in der Residenz, wenigstens in den öffentlichen Blättern, sich geltend machte. In der Provinz habe man nämlich nach allen Seiten den Vortheil einer 100kilometrigen billigeren Zone, während Wien als der östlichste Punkt des Staatsbahnnetzes dies nur nach der einen Seite habe.

Redner bemerkt, dass die Kritik immer sehr streng gerechnet habe: Zweite Classe, Schnellzug, Retourkarte und Gepäck, wobei auch übersehen wurde, dass die Retourreisenden selten mit Gepäck reisen. Auch der Schnellzugszuschlag sei bekrittelt worden, und das habe er schon gar nicht begriffen. Die Kritik habe sich da immer an das Percentausmass gehalten, das sei aber unrichtig.

Früher betrug der Schnellzugszuschlag 33 Percent per 1 kr., jetzt beträgt er wieder 1 kr., jetzt heisst der Kreuzer aber 50 Percent Zuschlag. Die Frequenz der Schnellzüge werde durch den Tarif nicht im geringsten leiden. Dieselbe Erfahrung hat man auch 1886 gemacht, wo eine Erhöhung in der ersten Classe um 75 Percent vorgenommen wurde, und der Effect sei nach aufwärts und nicht nach abwärts gewesen. Wenn auf die Möglichkeit hingewiesen wurde, durch das Zonensystem die Preise und Vorschriften zu umgehen, so müsse er bemerken, dass dafür vorgesorgt sei, dass kein Missbrauch vorkommen kann.

Wenn Jemand dorthin fahren werde, wo die Zone aufhört, und dort ein guter Freund stehen werde, der ihm die Karte zur Weiterfahrt zum Waggonfenster hineingibt, so werde die Bahn von dem ihr zustehenden Rechte Gebrauch machen und werde den Handel und Wandel auf den Bahnhöfen nicht gestatten. Es werde Einem die Möglichkeit zu derlei naiven Kunststücken nicht geboten sein, und der Conducteur werde einen solchen Reisenden nach § 14 des Betriebsreglements behandeln. Etwas Anderes sei aber möglich; der Reisende könne seine Reise unterbrechen, er könnte für einen billigeren Preis mit dem nächsten Zuge weiterfahren, und dadurch erwerbe er das Vergnügen, dass er die Reise zu unterbrechen und ein bis zwei Stunden zu warten habe. Wer dies thun wolle, dem sei dies Vergnügen Seitens der Bahn gestattet.

In Ungarn sei die Möglichkeit zu solchen Umgehungen sehr reichlich gegeben; die Ungarn haben neben dem einfachen Zonentarife noch einen Nahzonentarif für die ersten zwei Stationen eingeführt. Wenn Jemand das ausserordentliche Raffinement habe und es zu Stande bringe, bis zu 225 Kilometer zwischen je zwei Stationen auszusteigen und wieder in den Zug hineinzukommen, so habe er thatsächlich die Freude, dem ungarischen Staatsärar ein Schnippchen geschlagen zu haben. Bei uns werde das nur ein Mal eintreten, bei der Anfangs- oder Schlusszone; in Ungarn sei aber aus dieser Thatsache niemals ein Vorwurf gegen das System gemacht worden. Es sei ein weiterer Vorwurf erhoben worden, dass durch die grosse Frequenzvermehrung die Verkehrssicherheit bedroht sein werde, dass die Maschinen, Waggons, Geleise und Bahnhofanlagen nicht genügen werden.

Was die Waggons betreffe, so könne es vorkommen, dass bei einem steigenden Verkehre die vorhandenen Personenwagen nicht ausreichen, und man werde successive fortwährend Anschaffungen auch bei den Waggons machen müssen. Was die Maschinen betreffe, so werde sehr bald in vollständig ausreichender Weise vorgesorgt sein. In Bezug auf die Verkehrssicherheit hält es der Regierungsvertreter für bedenklich, dies ohne Weiteres hinzuschreiben und ein Gespenst an die Wand zu malen. Während er jetzt rede, könne sich auf irgend einer der Linien ein grosses Unglück zugetragen haben. Die Staats-Eisenbahnverwaltung sei neun Jahre im Allgemeinen sehr glücklich gewesen, es könne aber ein Unglück eintreten, und dann würde der Verfasser dieses Artikels sagen: Seht ihr, ich hab's vorausgesagt. Und er werde gewiss Recht bekommen.

Darum sei es leicht, einen Vorwurf zu schreiben, weil der Schreiber gewiss im Laufe von einiger Zeit Recht haben werde. Er könne jedoch sagen, dass durch den neuen Personentarif eine Steigerung der Verkehrsunsicherheit nicht herbeigeführt werde, und er glaube dies zur Beruhigung sowohl hier im Hause als auch nach aussen hin ausdrücklich constatiren zu müssen. Es sei weiter ein Vorwurf gemacht worden, dass die Einheitsziffern 1, 2 und 3 zu steif seien, dass man hätte Veränderungen vornehmen, und dass die zweite Classe nur mit einer 50percentigen Erhöhung gegen die dritte Classe hätte eingeführt werden sollen. Die Staats-Eisenbahnverwaltung habe jedoch gefunden, dass auf der Eisenbahn bis jetzt niemand mehr Unrecht geschehen sei als dem Publicum der dritten Classe.

Da spreche gar keine andere Rücksicht als die einfache fachmännische Ueberzeugung, wenn man weiss, dass das Publicum die dritte Classe mit nahezu 70 bis 80 Percent erhalte. Die dritte Classe verhalte sich zu den übrigen Classen wie 1 : 2·4 : 11; wenn man daher die zweite Classe mit 2 kr. in Aussicht genommen habe, so sei dies noch immer weniger, als sich nach dem eigentlichen Verhältnisse entwickle. Wenn man bedenke, dass von den zwanzig Millionen Reisenden im Jahre 1889 siebzehn Millionen die dritte und vierte Classe und nicht ganz drei Millionen die erste und zweite Classe benützt haben, so müsse man zugeben, dass man zunächst bei der dritten Classe am tiefsten mit den Tarifen habe herabgehen müssen. Die Abgeordneten gerade, die weniger die dritte Classe vertreten als die zweite und erste, werden diesem Grundsatze am allerlautesten ihre Zustimmung geben. Für die Einfachheit der Tarifreform hat die ganze Kritik, die an derselben geübt wurde, vom ersten bis zum letzten Augenblicke den glänzendsten Beweis gegeben. Man hätte nicht so eingehend nachrechnen können, wenn der Tarif, wie früher gelautet hätte; weil er aber gelautet habe 1, 2, 3, habe Jeder geglaubt, er verstehe das, und er habe nachgerechnet, kritisirt und widerlegt. In dieser Kritik liege die grösste Lobrede für die Einfachheit und Klarheit des Tarifes.

Abg. Freiherr von Styrcea fordert, dass für alle jene Relationen zwischen Ost-Galizien und der Bukowina einerseits und Wien andererseits, welche durch die ungarischen Staatsbahnen concurrenzirt erscheinen, entsprechende Concurrenztarife auf den österreichischen Staatsbahnen aufgestellt, sowie dass auch derartige Concurrenztarife bei den betreffenden Privatbahnen (Kaiser Ferdinands-Nordbahn und galizische Carl Ludwig-Bahn) veranlasst werden, und legt eine diesbezügliche Resolution vor.

Abg. Dr. Russ bemerkt, dass der Eine Kreuzer nicht als Grundtaxe, sondern als Berechnungseinheit anzusehen sei. Der Zuschlag von 50 Percent bei den Eilzügen sei zu hoch, denn die Eilzüge verursachen keine so bedeutend grössere Abnützung des Bahnkörpers als die schweren Lastzüge. In den früheren Schnellzugstarifen sei die höhere Abnützung mit 20 bis 25 Percent angenommen und in den Tarifen eingestellt worden; 50 Percent sei jedenfalls zu hoch. Redner hebt hervor, dass er von einem Ankläger der Vorlage längst ein Vertheidiger derselben geworden sei; aber man scheine die Ansprüche sehr hoch zu stellen und seine Befürwortung noch nicht warm genug zu finden. In seinen weiteren Ausführungen wendet er sich gegen einige Stellen im Ausschussberichte, in welchen von der Lockerung der gesammten socialen Bande durch den neuen Tarif und von der socialen Tendenz desselben etc. gesprochen werde. Es sei dies aber eben eine Schattenseite des sonst sehr lichtvollen Berichtes. Redner hält den Entwurf in seiner Gänze für einen sehr glücklichen und wünscht nur noch, dass die im Ausschusse beschlossenen Resolutionen Berücksichtigung finden mögen. In den letzten Jahren zeige sich deutlich überall eine Tendenz auf Herabsetzung der Tarife, welcher auch in diesem Entwurfe Rechnung getragen sei. Die eigentliche Bedeutung des Tarifes liege aber seiner Ansicht nach in der soviel angegriffenen Einführung der Zonen. Er würde nur wünschen, dass der Ausgang der Zonentarife in die Zonenmitte verlegt würde. Grosse Wichtigkeit habe das in dem Gesetze dem Minister eingeräumte Recht, die Einführung dieser niedrigen Tarife auch bei jenen Privatbahnen zu veranlassen, bei welchen der Regierung eine Einflussnahme ermöglicht ist, und Redner hegt die bestimmte Erwartung, dass dies in kürzester Zeit bei der Buschtěhrader Bahn geschehen werde, wo die günstigsten Bedingungen vorhanden wären. Schliesslich hebt Redner mit besonderer Anerkennung die Raschheit hervor, mit welcher schon ein halbes Jahr nach der Anregung des Eisenbahnrathes die Vorlage bereits in das Stadium

der Vollendung gebracht worden sei, und wünscht, dass diese rasche Erledigung recht viele Nachfolger finden möge.

Abg. Ritter von Struszkiewicz erklärt, dass seine Aufgabe eine leichte sei, weil bereits der Vorredner mit dem Schlusse seiner Rede die richtigste Bemerkung in dieser Sache gemacht habe. Er wolle nur bemerken, dass Alle im Hause dem Staats-Eisenbahnprincipe beipflichten, zumal zur Leitung des Eisenbahnverkehres sich so ausgezeichnete Männer gefunden haben, dass man in jeder Richtung vollkommen befriedigt sein könne. Redner wendet sich sodann gegen einige von den Vorrednern erhobene Einwürfe und glaubt, dass man bei solchen Einwürfen auf den Staatsschatz Rücksicht nehmen müsse. Richtig sei, dass man den Nahverkehr mehr berücksichtigt habe als den Fernverkehr und die Reisenden dritter Classe bevorzugt habe. Redner empfiehlt die Resolution des Abg. Freiherrn von Styrcea und schliesst mit der Bemerkung, man solle nicht gleich stets das Beste verlangen, da dass Bessere häufig der Feind des Guten sei.

Nach dem Schlussworte des Referenten Abg. Dr. Ritter von Biliński, welcher in ausführlicher Weise die gegen den Ausschussbericht und die Vorlage vorgebrachten Anwürfe widerlegt, wird die Vorlage zur Grundlage für die Specialdebatte angenommen. In der Specialdebatte gelangt die Vorlage ohne Debatte unverändert zur Annahme.

Zu der Vorlage sind von dem Budget-Ausschusse folgende Resolutionen beantragt:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert:

1. nach Massgabe eines günstigen finanziellen Erfolges der Personentarif-Reform die Schnellzugszuschläge, und zwar vor Allem für die zweite, eventuell die dritte Classe, dann die Gepäckstaxe herabzusetzen;
2. die zwei ersten Fünfzig-Kilometer-Zonen (9. und 10. Zone) in je zwei Zonen zu je 25 Kilometer zu zerlegen;
3. die bisherige Fahrbegünstigung der Staatsbeamten auch nach Einführung des Kreuzer-Zonentarifes aufrecht zu erhalten;
4. dieselbe Begünstigung den pensionirten Staatsbeamten zuzuwenden;
5. bei den Eisenbahnverwaltungen dahin zu wirken, dass den zu militärischen Dienstleistungen einberufenen Recruten, Reservisten und Landwehrmännern das Recht eingeräumt werde, bei Benützung der Eisenbahn zum und vom Garnisonsorte statt des nach dem bisherigen Uebereinkommen mit der Kriegsverwaltung zukommenden halben Fahrpreises dritter Classe die Fahrgebühren nach dem Militär-Tarifsatze zu entrichten."

Abg. Dr. Kronawetter spricht sich gegen die den Staatsbeamten bewilligten Begünstigungen aus, da kein Grund vorliege, warum dieselben weniger bezahlen sollen als andere Leute. Das, was die Beamten weniger zahlen, müsse das grosse Publicum ersetzen. Das Privilegium sollte abgeschafft werden, wenn dies aber nicht geschehe, so solle es gerechter Weise auch auf die Landes- und Gemeindebeamten ausgedehnt werden. Redner beantragt, die Resolutionen 3 und 4 in diesem Sinne zu erweitern.

Abg. Dr. Steinwender beantragt, dass auch die Lehrer in diese Begünstigung einbezogen werden. Er verlangt auch eine getrennte Abstimmung über die einzelnen Resolutionen, da er mit der ersten Resolution nicht einverstanden ist; denn dieselbe wolle dem finanziell besser gestellten Publicum eine Begünstigung gewähren, was gegen den modernen Zug in diesem Gesetze gehe und lange nicht so wichtig sei als die Begünstigung der ärmeren Volksclassen, welche die dritte Classe und die gewöhnlichen Züge benützen. Redner beantragt, in die Resolutionen 3 und 4 auch die Lehrer aufzunehmen, welchem Antrage sich Abg. Dr. Kronawetter conformirt.

Abg. Neuber spricht zunächst seine Anerkennung für die Reform aus und beantragt eine Resolution, welche die Gleichstellung des Tarifes für den Nahverkehr im Interesse der Landwirthschaft mit dem ungarischen Zonentarife verlangt.

Nach dem Schlussworte des Referenten Abg. Dr. Ritter von Biliński wird die Resolution des Abg. Siegmund (Herabsetzung des Tarifes der zweiten Classe und Erhöhung der Schnellzugs-Geschwindigkeit) mit 95 gegen 25 Stimmen abgelehnt.

Die Resolution des Abg. Schwab (Herabsetzung des Gepäckstarifes) wird abgelehnt.

Resolution 1 des Ausschusses wird mit der vom Abg. Ritter von Struszkiewicz beantragten Aenderung: „bei einem nicht ungünstigen finanziellen Erfolge", angenommen.

Resolution 2 wird ebenfalls angenommen.

Der Resolutions-Antrag des Abg. Dr. Steinwender wird abgelehnt.

Resolution 3, 4 und 5 werden angenommen; ebenso die vom Abg. Freiherrn von Styrcea beantragte Resolution.

Sämmtliche anderen Resolutionen werden abgelehnt.

Das Gesetz wird hierauf auch in dritter Lesung angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn von Wottitz nach Selčan. (Trassenrevisions-Anordnung.) Das k. k. Handelsministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von dem Bezirksobmanne und Bürgermeister in Selčan, Dr. Jakob Martinek, und Consorten vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wottitz der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Selčan im Sinne der Bestimmungen der §§ 10—14 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. Zu dieser commissionellen Amtshandlung werden sämmtliche Interessenten, insbesondere auch ein Vertreter der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, beigezogen werden. Die projectirte Localbahn soll seinerzeit von Selčan über Dobřiš nach Lochowitz zum Anschlusse an die Rakonitz-Protiviner Staatsbahn verlängert werden.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erweiterug der Stationsanlagen der Prag-Duxer Eisenbahn in Klostergrab und Neustadt: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich der Projecte der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Stationsanlagen der Prag-Duxer Eisenbahn in Klostergrab und Neustadt für den 27. und 28. Mai anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die Bezirkshauptmannschaft in Teplitz. [G.-I.-Z. 7604.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anlage des zweiten Geleises in der Strecke Falkenau-Dassnitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Eger hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn für die Anlage des zweiten Geleises in der Strecke Falkenau-Dassnitz für den 28. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Stummer betraut. [G-I.-Z. 7460.]

— (Aufnahmsgebäude in der Staton Chodau.) In der Station Chodau der Buschtěhrader Eisenbahn werden die beiden seitlichen Halbgeschosse des Aufnahmsgebäudes behufs Vermehrung der Beamtenwohnungen zu einem Stockwerke erhöht. [6. Mai, Z. 17.822.]

— (Erweiterung der Manipulationsstelle in km 205·1 bis 205·8 der Strecke Elbogen-Neusattel-Falkenau a/d. Eger; Kohlenschleppbahn von dem Bernhardschachte zur Schachtanlage bei Königswerth: Politische Begehung; Bauconsens.) Rücksichtlich des von der Buschtěhrader Eisenbahn gemeinschaftlich mit der Direction der Britannia-Kohlenwerke in Falkenau auszuführenden Projectes für eine von der bestehenden Kohlenbahn nach dem Bernhardschachte bei Königswerth abzweigende, zu der in Abteufung begriffenen Schachtanlage daselbst führende Schleppbahn; dann für die aus diesem Anlasse erforderliche Erweiterung der Manipulationsstelle in km 205·1—205·8 und für die Aenderung der Abzweigung aus dem Hauptgeleise der Strecke Elbogen-Neusattel-Falkenau a/d. Eger wurde am 4. Februar die politische Begehung vorgenommen und am 25. März von der k. k. Statthalterei in Prag der Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 13.816.]

— (Umgestaltung des Bahndurchlasses in km 130·573 der Strecke Komotau—Deutsch-Kralup.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 27. März durchgeführten politischen Begehung hat die Gesellschaft rücksichtlich der projectirten Umgestaltung, bezw. Vergröserung des Durchlasses in km 130·573 der Strecke Komotau — Deutsch-Kralup den Bauconsens erhalten. [24. April, Z. 17.323.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Beistellung der Wagen zu dem nächst Holtschitz-Seestadtl gelegenen Robertschachte mittelst Zugthieren.) Die Verwaltung des an der Ostseite des Bahnhofes Holtschitz-Seestadtl situirten Robertschachtes wird von nun an die bisher durch Menschenkräfte besorgte Verschiebung der beigestellten Kohlenwagen entlang der Laderampe, sowie das Abholen der für diesen Schacht auf das dortige Rampengeleise beigestellten Kohlenwagen durch Zugthiere bewerkstelligen lassen. Zu diesem Behufe wird die Bahnverwaltung die Station Holtschitz-Seestadtl mit den für diese Verschiebung nothwendigen Unterlagskeilen versehen und die Verwaltung des Gewerkes die Zugkette und einen Lenker für das Pferd selbst beistellen. Die Aufsicht über diese Verschiebung führt der in der Nähe des Robertschachtes postirte Weichenwächter. Die k. k. General-Inspection hat die Beistellung der Wagen zum Robertschachte mittelst Pferdekraft gegen genaue Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Grundzüge für den Verkehrsdienst und der Instruction für das Verschubpersonale genehmigt. [G.-I.-Z. 5550.]

— (Spende an die Krankencasse.) Die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat der Krankencasse die im Jahre 1889 aufgelaufenen Zinsen des in Folge der Wirksamkeit des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, aufgelösten alten Krankenfondes im Betrage von 5999 fl. 53 kr. zugewendet. Die k. k General-Inspection der österr. Eisenbahnen als Aufsichtsbehörde der Krankencassen der österr. Privateisenbahnen hat sich veranlasst gesehen, der Verwaltuog der genannten Gesellschaft ihre Befriedigung über dieses Vorgehen auszusprechen.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Ausrüstung der Züge mit Wagenunterlagskeilen und Windstangen.) Bisher waren sämmtliche Züge der Böhmischen Nordbahn mit je zwei Stück prismatischen Unterlagshölzern ausgerüstet, damit beim Stehenbleiben auf örtlichen Steigungen die Wagen gegen das Rückrollen gesichert werden konnten. Mit Rücksicht auf die ungünstigen Gebirgsstrecken dieser Bahn wird jedoch jede Zugpartie nunmehr mit zwei Stück mit Eisen beschlagenen und mit Auslaufschienen versehenen Wagen-Unterlagskeilen dotirt, welche mittelst eines an denselben angebrachten Hakens an den Pufferstangen des Signalwagens aufgehängt werden. Ausserdem werden aber auch noch zur grösseren Sicherheit bei jedem Zuge im Hüttelwagen zwei Stück Windstangen (Durchsteckstangen) anstatt der bisher üblichen, schwer zu handhabenden prismatischen Unterlagshölzer mitgeführt. Die k. k General-Inspection hat diese Massnahmen unterm 5. April zustimmend zur Kenntniss genommen und die diesbezügliche Aenderung der Verkehrsinstruction genehmigt. [G.-I.-Z. 4925]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Holics-Göding. (Gesetz.) Das kgl. ungar. Amtsblatt (Budapesti közlöny) Nr. 88 vom 17. April brachte den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung ddto. Budapest vom 8. April über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers im Sinne des G.-A. XXXI ex 1881 und der zur Modification und Ergänzung desselben laut G.-A. IV ex 1888 erflossenen Novelle vom Jahre 1888 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1888) dem Bergwerks- und Mühlenbesitzer Adolf Gmeiner (vergl. Vrdgs.Bl. Nr. 116 ex 1889) ertheilten Concession zum Bau und Betrieb einer von Holics (Neutraer Comitat) nächst der Station Sakolcza der concessionirten Marchthalbahn ausgehenden und bis zur mährischen Landesgrenze nächst der Station Göding der Linie Wien-Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn führenden Localbahn Holics-Göding-Landesgrenze nächst Göding in Mähren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8). Die Publication der als G.-A. VI ex 1890 inrotulirten Concessions-Urkunde erfolgte im Blatte vom 13. April des „Országos Törvénytás" (Ungarische Landesgesetz-Sammlung).

Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Verlautbarung der Concessions-Urkunde.) Das Ungarische Amtsblatt Nr. 86 vom 15. April verlautbarte den Wortlaut der vom kgl. ungar. Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern der Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (Firma Siemens & Halske, Lindheim & Co.) mit Erlass vom 5. April, Z. 21.597, im Sinne des G.-A. XX ex 1878, und mit Bezug auf den Ministerial-Erlass vom 1. October 1887, Z. 41.402, ertheilten Concession zum Baue und Betriebe ihrer vom Bahnhofe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im V. Bezirke Lipótváros (Leopoldstadt) ausgehenden und weiterhin über den Theresienring im VI. und VII. Bezirke Therézváros (Theresienstadt), den Elisabeth- und Josefsring im VIII. Bezirke Józsefváros (Josefstadt) vorläufig bis zur Üllöerstrasse gegenüber der Üllöer Kaserne im IX. Bezirke Ferenczváros (Franzstadt) im Bereiche der grossen Ringstrasse zu führenden und mit elektrischer Kraft zu betreibenden Hauptlinie. Diese Linie schliesst sich am Theresienringe an die bereits im Betriebe stehende Linie Rudolfsquai-Podmániczkygasse-Stadtwäldchen und am Josefsring an die gleichfalls im Betriebe stehende Linie Universitätsplatz-Stationsgasse-Steinbrucherstrasse an, erhält ferners durch die vom Elisabethring ausgehend projectirte Linie Königsgasse-Stadtwäldchenallee-Arenastrasse-Endpunkt der Andrássystrasse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25) eine zweite Abzweigung zum Stadtwäldchen. Nach Fortsetzung der Ringstrassenlinie von der Üllöer Kaserne bis zur Donau wird durch Vermittlung der Quailinie (vergl. Vrdgs.-Bl. 24) die in weiten Bögen die am linksseitigen Donauufer liegenden Bezirke Budapests umspannende Ovale des von der Stadtbahn-Unternehmung zu erbauenden und mit elektrischer Kraft zu betreibenden Strassenbahnnetzes geschlossen. Zur Ueberwachung und Controle des Baues der Ringstrassenlinie wurde der Oberingenieur des kgl. ungar. Handelsministeriums Julius Bodnár bestellt.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Ernennung.) Das kgl ungar. Amtsblatt (Budapesti közlöny) Nr 84 vom 12. April verlautbart, dass Se. Majestät mit Allerhöchster Entschliessung ddto. Wien vom 6. April über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers den mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes im kgl. ungar. Handelsministerium bekleideten Alexander Hollan, bei Anlass seiner Bestellung als Director der Postsparcassen, zum wirklichen Ministerialrathe ernannte.

Eisenbahn-Projecte in Ungarn. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen den Ingenieuren Alexander Nendtvich und Julius Nendtvich die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Uj-Dombovár—Pécs der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinden Kökény, Szilvas und Gare, ferners über die Puszta Vaskapu, die Gemarkung der Gemeinden Szava, Terehegy, Harkány, Ipacsfa und Dráva-Szabolcs gegenüber von Miholjac-Dolnji (Comitat Verőcze) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Neubau des Agramer Hauptbahnhofes und der Werkstätten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Gesetz.) Das kgl. ungar. Amtsblatt Nr. 83 vom 11. April brachte den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung ddto. Wien vom 31. März über Antrag des kgl. ungar. Handelsministers der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ertheilten Concession zum Ausbaue des Agramer Hauptbahnhofes und im Bereiche dessen einer Staats-Maschinenwerkstätte zum veranschlagten Kostenpreise von fl. 2,118.072·40 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1889, Nr. 8, 12, 25, 31 ex 1890). Die Publication der als G.-A. X ex 1890 inrotulirten Concessions-Urkunde erfolgte im Blatte vom 4. April des „Országos Törvénytás" (Ungarische Landesgesetz-Sammlung).

Localbahn Nagyvárad — Püspök-Fürdö. (Eröffnung des Betriebes.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart im „Vasuti és közlekedési közlöny", dass am 1. Mai die in ihrem Betriebe stehende, den Winter über ausser Verkehr gesetzte Linie Nagyvárad—Püspök-Fürdö (Grosswardein-Bischofsbad) vorläufig für den Sommer und die Badesaison bis zu einem später zu bestimmenden Zeitpunkte wieder in Betrieb gesetzt wurde. Von diesem Zeitpunkte an verkehren dort täglich drei Züge und ausserdem an Sonn- und Feiertagen noch weitere zwei Züge in jeder Richtung.

Localbahn Budapest-Lajosmisze. (Stationseröffnung.) Die bisher blos für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Gyál der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Budapest-Lajosmisze wurde am 15. Mai auch für den Stückgut-Frachtenverkehr eröffnet. Für die auf dieser Haltestelle zur Auf- und Abgabe gelangenden Stückgüter werden in solchen Relationen, in welchen für diese Haltestelle keine Frachtsätze bestehen, die auf Grund der im Kilometerzeiger für diese Haltestelle enthaltenen Kilometer-Entfernungen laut der im Gütertarife der Localbahn Budapest-Lajosmisze enthaltenen Frachtsätze resultirenden Gebühren berechnet.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 17. April fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ludwig von Cséry die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1889). Aus dem mit Rücksicht auf die tiefgreifenden im Laufe des Betriebsjahres 1889 durchgeführten organisatorischen und finanziellen Transactionen sehr umfangreichen Directionsberichte ist Folgendes hervorzuheben: Die Anzahl der im Jahre 1889 auf den Linien der Strassenbahn (mit Ausschluss der von der Gesellschaft betriebenen Localbahnen) beförderten Personen hat insgesammt 17,685.641 Fahrgäste betragen; zu diesem Zwecke haben 854.773 Züge verkehrt, welche 5,440.400 km durchlaufen haben. Die Gesammtleistung im Frachtenverkehre hat sich im Laufe des Jahres, mit Ausschluss der Regieverfrachtungen, auf 828.096 q Kohle und diverse Güter erstreckt. Die Gesammteinnahmen betrugen nach dem Personenverkehre fl. 1,468.033·73, nach dem Frachtenverkehre fl 43.252·58, aus anderen Quellen fl. 42.908·77, zusammen fl. 1,554·196·08 und zuzüglich des Gewinnsaldos pro 1888 per fl. 9473·33 fl. 1,563.669·41 (+ fl. 112.457·39 gegenüber dem Vorjahre 1888), welchen Ausgaben von 1,341·704·68 gegenüberstehen, so dass ein Ueberschuss von fl. 221.964·73 resultirt. Bezüglich dessen Verwendung beantragte die Direction, fl. 22.328·16 als statutenmässige Tantièmen auszuscheiden, fl. 190.355 für Bezahlung einer Dividende von fl. 20 per Actie und fl. 10 per Genussschein zu bestimmen, fl. 3000 dem Pensionsfonde zuzuführen und fl. 6281·57 auf neue Rechnung vorzutragen. Den finanziellen Stand der Gesellschaft betreffend, ist hervorzuheben, dass sämmtliche Titres älterer Emission im Umlaufe sind, sonach die Gesellschaft derlei ältere Titres nicht mehr im Portefeuille hat. Die Fonds der Gesellschaft (Reserve- und Pensionsfond) betrugen am 31. December 1889 fl. 615.741·92 (+ fl. 53·636·59 gegenüber dem Vorjahre 1888). Auf Grund der in der Generalversammlung vom 4. April 1887 erhaltenen Ermächtigung, hat die Direction mit Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers die Constituirung der gesellschaftlichen Localbahnen durchgeführt; diese Localbahnen haben durch die Constituirung eine selbstständige Grundlage erhalten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3), wodurch die zu einer weiteren Entwicklung des Verkehres auf den gesellschaftlichen Linien erforderlichen Prämissen geschaffen sind. Des ferneren wird berichtet, dass die Direction im Interesse der Stabilisirung des Betriebspersonales die Reform der aus dem Jahre 1873 datirenden Pensionsstatuten, die Organisation eines geregelten Sanitätsdienstes beschlossen und den Bau von Coloniehäusern in Angriff genommen hat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44). In Bezug auf die mit der Firma Ganz'sche Maschinenfabriks-Actiengesellschaft zu erbauende einschienige (verticalspurige) Strassenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125, 132, 140 ex 1889, Nr. 40 ex 1890) wird berichtet, dass der Gesellschaft die Vorconcession für die Versuchsbahn ertheilt und die Caution bei der städtischen Hauptcassa erlegt wurde. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde der Direction und den Functionären der Gesellschaft das Absolutorium ertheilt und der Beschluss gefasst, den mit fl. 221.964·73 ausgewiesenen Ueberschuss dem Antrage der Direction entsprechend zu vertheilen und die Ausbezahlung der Dividende mit fl. 20 per Actie und fl. 10 per Genussschein vom 24. April 1890 an zu genehmigen.

Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. April fand in Budapest unter Vorsitz des Grafen Michael Eszterházy die erste ordentliche Generalversammlung der im Jahre 1889 gegründeten Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft, deren Betrieb im Monate Juni 1889 eröffnet wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48 ex 1889), statt. Dem Directionsberichte zufolge betrug der Reingewinn des Jahres 1889 fl. 612 und nach Hinzurechnung der Subvention der Regierung von fl. 2000 und der des Veszprémer Comitates per fl. 2000 insge- sammt fl. 4612. Die Direction beantragte, für die sechsmonatliche Betriebsperiode des Jahres 1889 nach jeder Actie eine Dividende von fl. 10 gleich 5 pCt. des Actiencapitals zu vertheilen. Die Direction theilte sodann mit, dass sie neuerlich einen kleinen Schraubendampfer dem Verkehre übergeben hat, und mit Rücksicht darauf, dass der Handelsminister die Erhöhung der Subvention von fl. 2000 auf fl. 6000 und auch die Comitate Somogy, Veszprém und Zala eine Subvention von je fl. 3000 in Aussicht stellten, die Direction für die Herstellung von zwei grösseren Dampfern (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102 ex 1889) Vorsorge getroffen hat. Die Generalversammlung nahm die Berichte genehmigend zur Kenntniss und beschloss, zur Ermöglichung der Betriebserweiterung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1889, Nr. 18 und 25 ex 1890) das Actiencapital von fl. 80.000 auf fl. 120.000 zu erhöhen. Nach Ertheilung des Absolutoriums wurden gewählt in die Direction: die Grafen Géza und Alexander Andrássy, Stefan von Inkey, Graf Ladislaus Károlyi und der Erzabt der Prämonstratenser-Abtei Tihany, Vaszáry. Die Dividende gelangt vom 1. Mai angefangen zur Auszahlung.

Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten August Pontzen die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Allgemeinen Waggonleih-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6) statt. Dem Directionsberichte zufolge betrugen

A. die Activen: Cassa fl. 2638·66, Inventar fl. 2405·58, Betriebsmittel fl. 1,186.658·61, Hatvaner Depotplatz fl. 62.563·95, Reservebestandtheile fl. 15.863·62, Materialien fl. 31.028·60, Werthpapiere fl. 24.062·50, Hatvaner Werkstätte fl. 26.462·83, Guthaben bei Bankinstituten fl. 144.040, diverse Debitoren fl. 33.685·10, Totale 1,729.409·36;

B. Passiven: Actiencapital fl. 1,200.000, statutarische Reserve fl. 59.790·52, Actienzinsen fl. 759·30, unbehobene Dividende fl. 266, Fahrpark-Abschreibungsreserve fl. 251.056, Depot-Abschreibungsconto fl. 12.000, Räder- und Achsen-Erneuerungsreserve fl. 9813·32, diverse Creditoren fl. 24.367·37;

Die Einnahmen betrugen fl. 206.985·44, welchen Ausgaben in der Höhe von fl. 65.315·9 gegenüberstehen, so dass ein Reingewinn von fl. 141·670·35 resultirt. Von diesem Betrage kommen die fünfpercentigen Zinsen des Actiencapitals per fl. 60.000, ferner für den Reservefond fl. 4083·52 und die Tantièmen per fl. 8167·4 in Abzug. Bezüglich Verwendung des noch verbleibenden Betrages, welcher sich nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldos auf fl. 87.206·26 belauft, beantragte die Direction fl. 41·142·66 kr. diversen Investitionen zuzuführen, fl. 24.000 zur Bezahlung einer Superdividende zu bestimmen und fl. 21.963·63 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Dividende für das Betriebsjahr 1889 beträgt sonach fl. 5·60 per Actie gleich ein siebenpercentigen Verzinsung des Anlagecapitals. Nach Kenntnissnahme des Berichtes wurde der Direction und den Functionären der Gesellschaft das Absolutorium ertheilt, deren Anträge genehmigt und schliesslich die beantragte Modification einiger Bestimmungen der Statuten zum Beschlusse erhoben.

Ausland.

Türkei. (Fahrplan der orientalischen Bahnen.) Mit 1./13. Mai ist auf den Linien der orientalischen Bahnen Constantinopel—Bellova, Tirnova-Semenli—Yamboli und Dédeaghadje—Adrianopel ein neuer Fahrplan in Wirksamkeit getreten. Die Zahl der Züge des bisherigen Fahrplanes vom 1. Juni 1889 für den Fernverkehr ist unverändert geblieben. Auch die Fahreintheilung des Conventions-Personenzuges, sowie des zweimal in der Woche verkehrenden Orient-Expresszuges ist aufrecht geblieben. Nur in der Fahrordnung der auf der Hauptlinie in drei Sectionen, und zwar zwischen Constantinopel und Adrianopel, Adrianopel und Tirnova-Semenli, dann Tirnova-Semenli und Sarombeg verkehrenden gemischten Zügen haben einige Verschiebungen stattgefunden. Auf den beiden Zweiglinien Tirnova-Semenli—Yamboli und Adrianopel—Dédéaghadje, auf welchen nur je ein Zug dreimal in der Woche, und zwar Montag, Mittwoch und Freitag auf der Hinfahrt, Dienstag, Donnerstag und Samstag auf der Rückfahrt verkehrt, beträgt die Aenderung der Fahrzeiten nur wenige Minuten. Für den engeren Localverkehr bei Constantinopel besteht ein besonderer Fahrplan, nach welchem ausser den obgenannten Zügen auf der Strecke zwischen Constantinopel und Yédi-Konlé 23 Localzüge in jeder Richtung, davon bis und von Makri-Keni 18, bis und von San Stefano 10, endlich bis und von Kutschuk-Tchekmédjé noch 2 Züge in jeder Richtung verkehren.

England. (Zahl der im Vorjahre auf den Eisenbahnen in Grossbritannien und Irland verunglückten Personen.) Auf den Eisenbahnen in Grossbritannien und Irland wurden im verflossenem Jahre durch Unfälle aller Art 1076 Personen getödtet und 4836 verletzt, gegen 905 bezw. 3826 im Jahre 1888. Die bedeutende Zunahme in der Zahl der Getödteten und Verletzten wird auf Rechnung der Eisenbahnkatastrophe auf der grossen Nordbahn in Irland anlässlich eines Schulkinder-Ausfluges am 17. Juni v. J. gesetzt, bei welcher Gelegenheit 78 Kinder getötdet und 200 verletzt worden sind.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Eisenbahnbau.) Während des Jahres 1888 sind in den Vereinigten Staaten 6430 Meilen neuer Eisenbahnen gebaut worden. Dieselben vertheilen sich auf 286 verschiedene Linien und 190 Bahngesellschaften. In den Neuengland-Staaten wurden von neun Gesellschaften nur 167 Meilen neuer Schienenwege gebaut; in New-York, New-Jersey, Maryland und Pensylvanien von 23 Gesellschaften 176 Meilen; in Ohio, Michigan, Indiana, Illinois und Wisconsin von 31 Gesellschaften 838, in den beiden Virginias, den beiden Carolinas, Georgia und Florida von 42 Gesellschaften 1107, in Alabama, Mississippi, Arkansas, Texas, Kansas, Colorado, New-Mexiko und dem Indianer-Territorium von 29 Gesellschaften 1504 und in Minnesota, Nebraska, Dakota, Wyoming und Montana von 12 Gesellschaften 750 Meilen. In den Territorien Washington, Idaho, Utah, sowie in Oregon und Californien wurden von 25 Gesellschaften 957 Meilen neuer Schienenstränge gelegt. Unter den Staaten steht Kansas im Eisenbahnbau oben an; sein Bahnnetz ist um 523 Meilen erweitert worden. Dann folgt Californien, welches 465 Meilen neuer Geleise erhielt; Georgia mit 319, Kentuky mit 361, Alabama mit 304 und Washington Territorium mit 309 Meilen neuer Bahnen. Im Ganzen genommen zeigte der Süden hinsichtlich des Eisenbahnbaues eine grössere Thätigkeit als der Norden, der Osten blieb darin gegen den Westen zurück. Die Ansicht, dass das zwischenstaatliche Verkehrsgesetz dem Bau von Localbahnen hinderlich sein und die Consolidirung mit den grossen Bahn-Systemen zur Folge haben würde, hat sich bis jetzt nicht bestätigt. In Jowa wurde im Jahre 1888 keine neue Bahn gebaut. Was die Grenznachbarn der Vereinigten Staaten betrifft, so bauten in Canada 14 Gesellschaften 16 neue Linien, deren Gesammtlänge 355 Meilen beträgt. In Mexiko liessen die Central-, respective die National-Bahn zusammen 495 Meilen neuer Schienenstränge legen.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Melpomene" nach Hongkong.) Dieser Dampfer von 1943 Tonnen Gehalt ist am 15. April mit 7 Passagieren, 947 Gewichtstonnen Ladung fast ausschliesslich nationaler Provenienz und 9418 Stück verschiedener Hölzer von Triest nach Hongkong abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Hongkong 300 Colli Quecksilber und 2001 Colli Zündhölzchen; nach Calcutta 139 t, darunter 130 Colli Mehl, 90 Colli Wein und 1320 Colli Zucker; nach Singapore 390 Colli Wein; nach Colombo 100 Colli Cement; nach Bombay 96 t, darunter 344 Colli Papier, 119 Colli Glaswaaren; nach Suakim 205 Colli Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 444.100 Gulden.

— (Herabsetzung des Frachtsatzes für Kupfervitriol-Sendungen nach Istrien und Dalmatien. Als Mittel zur Bekämpfung der schädlichen Wirkungen der Peronospora viticola hat sich bisher die Bespritzung der Reben mit Kalkmilch, in welcher möglichst reines blaues Kupfervitriol aufgelöst ist, als Präventivmassregel bewährt. Um nun den Weinbauern in den nur auf dem Seewege zu erreichenden südlichen Theilen der Monarchie, woselbst erwähnte Krankheit in der letzten Zeit gleichfalls aufgetreten ist, den Bezug von Kupfervitriol sowohl heimischer wie ausländischer Provenienz zu erleichtern, bezw. zu ermöglichen, hat der Verwaltungsrath des Oesterr.-ungar. Lloyd in Anbetracht des gemeinnützigen Zweckes für Sendungen von Kupfervitriol mittelst der Lloyddampfer nach Istrien und Dalmatien bei Mengen auch unter 100 q eine Ermässigung des Seefrachtsatzes um 50 pCt. eintreten lassen, wenn genannte Sendungen als zur Bekämpfung der Peronospora viticola bestimmt, mit den von den betreffenden Landwirthschafts-Gesellschaften diesfalls ausgestellten Certificaten begleitet sein werden, und in diesem Sinne das Abfahrtsbureau der Gesellschaft in Triest behufs Anwendung obiger Begünstigung mit den erforderlichen Weisungen versehen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Localfahrten im Donaucanale zum Wettrennen in der Freudenau.) Anlässlich der in der Freudenau stattfindenden Pferderennen verkehren ab Ferdinandsbrücke mit Berührung des Landungsplatzes Weissgärber in der Zeit von $^1/_2$1 Uhr bis 2 Uhr Nachmittags die gesellschaftlichen Localdampfer nach der Freudenau. Die Rückfahrt von der Freudenau erfolgt mit Berührung der Landungsplätze Sofienbrücke, Schüttl, Weissgärber und Ferdinandsbrücke nach Schluss des Wettrennens. Der Fahrpreis beträgt per Person an Sonn- und Feiertagen tour 50 kr., tour und retour 80 kr., an Wochentagen tour 40 kr., tour und retour 60 kr. Um einer Ueberfüllung der Localdampfer vorzubeugen, wird für jedes Schiff nur eine bestimmte Anzahl von Fahrkarten ausgegeben werden.

Donauschiffahrt der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Bestellung von Dampfern und Schleppschiffen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, mit der Firma Nicholson zum Behufe der Ergänzung des Schiffsparkes auf der unteren Donau zu Verkehrszwecken der kgl. Ungar. Staatsbahnen einen Lieferungsvertrag für einen Dampfer mit Triplexmaschine zu 600 Pferdekraft, einen Dampfer mit Compoundmaschine zu 300 Pferdekraft, ferners für 9 verschiedene eiserne Schleppschiffe, 6 eiserne Canalplätten, eine eiserne Canalplätte für Petroleumtransporte und 5 Pontons abgeschlossen. Die Pontons sind am 30. Juni, 2 Schleppschiffe am 15. September der Rest im April 1891 abzuliefern. Im Ganzen haben die kgl. Ungar. Staatsbahnen von der Firma Nichsolson bisher 4 Dampfer, 13 eiserne Schleppschiffe, 7 Plätten und 5 Pontons bezogen. Auf die frühere Bestellung vom Jänner bis Juni—August sind vorläufig noch 2 Dampfer zu liefern. Die Kosten dieser und der neuerdings aufgegebenen Bestellung betragen rund 850.000 fl.

Preussen. (Elbeschifferschulen). Zu den bereits bestehenden Elbeschifferschulen in Aken und Tangermünde sind drei weitere in Parey, Klein-Wittenberg und Lauenburg getreten, indem über die Eingabe des Magdeburger Schiffer-Vereines an das preussische Handelsministerium, worin auf die erspriessliche Wirksamkeit der bestehenden beiden Unterrichtsanstalten verwiesen und um Errichtung solcher Schulen in den letztgenannten 3 Orten unter Zuwendung einer staatlichen Unterstützung von je 500 Mk. für einmalige Einrichtungszwecke und von je 500 Mk. für den jährlichen Bedarf zur Bestreitung der Unterrichtskosten angesucht wurde, dem Vereine im Wege des Oberpräsidenten der Provinz Sachsen die Mittheilung zukam, dass das angegangene Ministerium die Errichtung von drei weiteren Elbeschifferschulen zu Parey, Klein-Wittenberg und Lauenburg genehmige, für deren erste Einrichtung den Betrag von 750 Mk. und zu Zwecken der laufenden Unterhaltung 1500 Mk. für jedes der drei nächsten Rechnungsjahre zur Verfügung gestellt habe.

Die Organisation dieser Schulen ist nunmehr in nachstehender Weise durchgeführt: Oberste Behörde ist Namens der königlichen Staatsregierung der Chef der Elbstrom-Bau-Verwaltung und Oberpräsident der Provinz Sachsen. Demselben untersteht eine fünfgliedrige aus zwei Beamten der Elbestrom-Bau-Verwaltung und drei Mitgliedern des Magdeburger Schiffer-Vereines zusammengesetzte Commission, welcher unter dem Namen „Commission für Preussische Elbeschiffer-Fachschulen" die Oberleitung aller Schulen übertragen ist. Die Ernennung der staatlichen Commissions-Mitglieder erfolgt durch den Oberpräsidenten der Provinz Sachsen; die Mitglieder des Magdeburger Schiffer-Vereines werden durch die Vereinsversammlung bestimmt. Vorsitzender der Commission, welche ihren Sitz in Magdeburg hat, ist der jeweilige Vorsitzende des Magdeburger Schiffer-Vereines. Jede einzelne Schule wird von einem am Sitze der Schule befindlichen, aus drei bis vier Mitgliedern bestehenden Localschulvorstande geleitet. Die Wahl des Schulvorstandes erfolgt durch die Mitglieder der Schulcommission, wie ebenso die Vorsitzenden der Schulvorstände vorbehaltlich der Genehmigung des Oberpräsidenten der Provinz Sachsen von dieser Commission bestimmt werden. Aufgabe der Schulcommission ist es, die einleitenden Schritte für die Aufnahme des Unterrichtes in den Schulen in die Wege zu leiten, sowie diejenigen Anordnungen und Verfügungen zu treffen, welche im Interesse der Schulen für nothwendig oder erforderlich befunden werden. Ausserdem ist die Schulcommission der Centralpunkt, wohin alle Mittheilungen über Schulangelegenheiten zu richten sind, damit von dieser Stelle aus der Regierung Vorlagen unterbreitet werden können. Dem Localschulvorstand obliegt es dagegen, den Unterricht in der Schule im Speciellen zu überwachen und zu leiten, für Durchführung der Schulordnung, Aufnahme der Lehrkräfte und Annahme der Schüler zu sorgen, sowie wegen Eröffnung und Schliessung der Schulen rechtzeitig Vorkehrungen zu treffen. Die für Schulzwecke zur Verwendung stehenden Gelder werden am Sitze einer jeden Schule verwaltet, soweit der Chef der Elbestrom-Bau-Verwaltung die fiskalischen Beträge zur Anweisung zu bringen sich bestimmt findet. Der Unterricht ist von wissenschaftlichen Lehrern, Elementarlehrern und praktischen Lehrkräften (Schiffern, Schiffbauern und Steuerleuten) zu ertheilen. Den wissenschaftlichen Unterricht haben bisher Beamte der k. Strom-Bau-Verwaltung versehen und wird auch für die neu hinzugekommenen Schulen die Gewinnung von Angehörigen dieses Ressorts erwartet. Für den Elementarunterricht wird auf am Orte der Schule befindliche Elementarlehrer reflectirt. Schwierig

ist es dagegen, die geeigneten Lehrkräfte für den Unterricht im Schiffsdienst und Schiffbau zu finden. Die Kosten des Unterrichtes werden aus dem jährlich vom Handelsministerium für jede Schule bis zur Höhe von 500 Mk. zur Verfügung gestellten Betrage und den erhobenen Schulgeldern, die sich auf 3 Mk. per Schüler und Cursus beziffern, bestritten. Ausserdem haben sich die Magistrate und Ortsbehörden bereit erklärt, geeignete Schullocale unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und für deren Reinigung, Beheizung und Beleuchtung Sorge zu tragen. Die Dauer des Unterrichtes kann sich nur auf jene Zeitperiode erstrecken, während welcher des Eises wegen die Schifffahrt eingestellt werden musss, da die Schüler bereits praktisch im Betriebe thätig sind und sich daher zu einer anderen Zeit ohne Nachtheil für ihre Stellung kaum an dem Unterrichte betheiligen würden. Als Anfangstermin für den Unterricht hat hienach der 15. December festgesetzt werden können und kann der Unterricht mit kurzer Unterbrechung während der Weihnachtsfeiertage bis Ende Februar fortgesetzt werden. Die Gesammtdauer desselben würde somit für jeden Jahrescurs ungefähr 10 Wochen betragen. Anmeldungen zur Theilnahme am Unterricht sollen beim Vorsitzenden des Localschulvorstandes möglichst vor oder bald nach dem 15. December bewirkt werden, da, um eine Störung des Unterrichtes zu vermeiden, ein Eintritt von Schülern in die Schule nach dem 1. Jänner ausgeschlossen bleiben muss. Die Aufnahme der Schüler ist von folgenden Bedingungen abhängig: Nachweis des zurückgelegten 16. Lebensjahres; der Schüler muss mindestens durch ein Jahr die oberste Classe einer Bürger- oder Volksschule besucht haben, oder durch eine Prüfung vor dem Local-Schulvorstande den Nachweis erbringen, dass er das zum Besuche der Schifferschule erforderliche Vorwissen besitzt; der Schüler muss von einem Schiffsherrn eine Bescheinigung beibringen, dass er bereits eine Schiffahrtsperiode praktisch auf Schifffahrt thätig war; der Schüler muss im Stande sein, das für den Schulcursus festgesetzte Schulgeld bei der Anmeldung zu bezahlen. In Dürftigkeitsfällen des Schülers kann der Local-Schulvorstand unter Bericht an die Schulcommission von der Einhebung eines Schulgeldes absehen. Der Lehrplan ist mit Genehmigung des Oberpräsidenten der Provinz Sachsen festgesetzt worden.*) Ueber das erlernte Wissen hat jeder Schüler am Schluss des Curses in einer öffentlichen Prüfung Rechenschaft abzulegen. Die Prüfung wird von dem Schulvorstande abgenommen. Um den Leistungen den entsprechenden Ausdruck geben zu können, werden nach Schluss eines jeden Cursus Zeugnisse an die Schüler verabfolgt, für welche folgende einheitliche Classificationen festgesetzt worden sind: Nr. 1 gut mit Auszeichnung; Nr. 2 gut; Nr. 3 genügend; Nr. 4 ziemlich genügend; Nr. 5 ungenügend. Eine Grundbedingung für einen erfolgreichen Unterricht in den Schifferschulen ist in Rücksicht auf das verschiedene Lebensalter der Schüler, die Einführung und Aufrechthaltung einer strammen Disciplin. Seitens des Schulvorstandes wird daher strenge darauf zu sehen sein, dass die Schüler den Unterricht durch ihr Betragen nicht stören, und dass im Schulbesuche die unbedingt erforderliche Regelmässigkeit stattfindet. Wird diesen Anforderungen Seitens der Schüler nicht Folge geleistet, so soll eine Verwarnung sie auf das Unzulässige ihrer Handlungsweise aufmerksam machen, während bei wiederholten Unregelmässigkeiten es Pflicht des Schulvorstandes ist, im Interesse der übrigen Lernenden derartige Schüler vom weiteren Schulbesuche auszuschliessen. Tritt diese Disciplinarstrafe ein, so geht der Schüler des für den Cursus gezahlten Schulgeldes verlustig. Um den Nachweis wiederholter Störungen oder Unregelmässigkeiten, wenn solcher verlangt wird, führen zu können, erscheint es nothwendig, dass die Lehrkräfte genaue Aufzeichnungen führen, aus denen jeder ertheilte Unterrichtstag, die Stunde des Unterrichtes, die Zahl der anwesenden Schüler, die Namen der fehlenden Schüler, der in der Unterrichtsstunde vorgetragene Lehrgegenstand und die bei einer etwaigen Prüfung der Schüler zuerkannten Censuren hervorgehen. Besondere Wahrnehmungen und Unregelmässigkeiten sind am Schlusse jeder Unterrichtsstunde in Form einer Anmerkung in den Aufzeichnungen festzulegen. Mit der Nachweisung der Einnahmen und Ausgaben ist eine amtliche Zahlstelle (Kämmereicasse) zu betrauen. Am Schlusse eines jeden Unterrichtscurses und spätestens bis 15. März ist die Abrechnung für den abgelaufenen Schulcursus sammt den Rechnungsbelegen über Einnahmen und Ausgaben, an den Vorsitzenden der Schulcommission nach Magdeburg einzusenden. Der Einsendung der Rechnung ist ein gemeinsamer Bericht des Schulvorstandes beizufügen, aus dem die Zahl der Schüler, Beginn und Ende des Unterrichtes, die Zahl der Unterrichtsstunden für jede Disciplin, der Erfolg des Unterrichtes und die Zahl der mit dem Zeugniss der Reife entlassenen Schüler zu ersehen ist.

*) Siehe diesbezüglich Vdgs.-Bl. Nr. 38, ex 1889.

Suez-Canal. (Verkehr und Einnahmen im Monat April und in den ersten vier Monaten.) Die Ergebnisse des Verkehrs und die Einnahmen im Monat April und den ersten Monaten dieses Jahres im Vergleiche mit derselben Periode der beiden Vorjahre sind aus nachfolgender Uebersicht zu entnehmen:

	1890	1889	1888
Monat April:			
Schiffe	303	353	332
Einnahmen . .	5,980.000 Frcs.	6,688.290 Frcs.	5,955 173 Frcs.
Erste vier Monate:			
Schiffe	1.164	1.317	1.232
Einnahmen . .	22,885.801 Frcs.	24,506.360 Frcs.	22,491.947 Frcs.

Wie zu ersehen, haben sich der Verkehr und die Einnahmen im April und den ersten vier Monaten des Jahres gegenüber den gleichen Zeitperioden des Vorjahres vermindert; aus dem Umstande, dass gegenüber dem Jahre 1888 die Anzahl der Schiffe sich vermindert, die Einnahmen dagegen sich vermehrt haben, erhellt, dass Schiffe grösseren Tonnengehaltes für den Verkehr durch den Suez-Canal benützt werden. — Die Gesellschaft hält ihre Jahresversammlung in Paris am Mittwoch den 4. Juni ab.

Verschiedene Mittheilungen.

Erzeugung von Geschäftsannoncen in Form von Eisenbahnbillets. (Behördliche Massnahmen dagegen.) Eine österreichische Eisenbahn-Gesellschaft hat dem Handelsministerium zur Kenntniss gebracht, dass vielfach in der Form und mit charakteristischen Merkmalen von Eisenbahnfahrkarten Geschäftsannoncen im Umlaufe sind, durch welche das Publicum und die Controlorgane der Eisenbahnen irregeführt und letztere vermögensrechtlich geschädigt werden können. Zur Abstellung dieses Reclameunfuges hat die genannte Bahngesellschaft die behördliche Abhilfe erbeten. Das Handelsministerium hat sich in dieser Angelegenheit, welche zunächst vom presspolizeilichen Standpunkte verfolgbar erschien, mit den Ministerien des Innern und der Justiz in das Einvernehmen gesetzt; der Meinungsaustausch hat nun zu der Erkenntniss geführt, dass die Erzeugung und Verbreitung der erwähnten Druckwerke dann, wenn nicht der Thatbestand einer nach dem Strafgesetze oder dem Pressgesetze zu ahndenden Handlung vorliegt, auch presspolizeilich nicht gehindert werden könne, sobald der Drucker von derlei Annoncen sich den Bestimmungen des § 9 des Pressgesetzes fügt (Angabe des Druckortes, der Firma des Druckers etc. auf den Druckwerken). Um den Verkehrsunternehmungen den erforderlichen Präventivschutz zutheil werden zu lassen, ist daher die Erlassung eines ausdrücklichen Verbotes des Druckes und der Verbreitung solcher qualificirten Geschäftsankündigungen ins Auge zu fassen. In weiterer Erwägung stellte sich zur Erreichung dieses Zieles nur der Gesetzgebungsweg als der geeignete dar, und ist die Aufnahme einer diesbezüglichen, auch andere Werthzeichen, wie Theater-, Concert-, Ballkarten etc. berücksichtigenden Strafbestimmung im Laufe der verfassungsmässigen Behandlung des neuen Strafgesetzentwurfes angestrebt und erzielt worden. — Da die Erfahrung übrigens zeigte, dass derlei qualificirte Annoncenbillets auch von solchen Druckereifirmen angefertigt worden sind, welche den Bahnverwaltungen die Fahrbillets liefern, so haben es in gegebenen Fällen die letzteren in der Hand, dem Unfuge durch entsprechende Massnahmen (Entziehung der Fahrkarten-Lieferung) zu steuern.

Marine-Unterstützungsfond. (Ergebniss im Jahre 1889.) Die Verwaltung des österreichisch-illyrischen und dalmatinischen Marine-Unterstützungsfondes (pio fondo di Marina) hat für das abgelaufene Jahr ein sehr günstiges Ergebniss aufzuweisen. Das Stammvermögen dieser beiden Fonds beziffert sich mit 739.848 fl. gegen 191.107 fl. 50 kr. im Jahre 1850. Im Jahre 1850 betrug die Zahl der vertheilten Unterstützungen 361 und Ende 1889 dagegen 1158. Der Normalstand an Unterstützungen beider Fonds wurde mit dem Sitzungsbeschlusse der Central-Commission vom 9. März 1889 auf 1200 erhöht. Nebst dieser Vermehrung hat bereits eine Aufbesserung der monatlichen Provisionen für Capitäns-, Lieutenants- und Schiffers-Witwen grosser Küstenfahrt stattgefunden. Für das Jahr 1890 ist für die Schiffer kleiner Küstenfahrt eine Aufbesserung der bisherigen Unterstützung von 4 fl. 20 kr. auf 5 fl. per Monat in Aussicht genommen. Der Aufwand an bezahlten Unterstützungen im Jahre 1889 beziffert sich im Ganzen mit 57.998 fl. 16 kr. Der Voranschlag für 1890 weist unter diesem Titel ein Erforderniss von 61.956 fl. 33 kr. aus. Der Aufwand an im Quinquennium 1884 bis 1888 bezahlten Unterstützungen beziffert

sich mit 262.483 fl. 93 kr. Um eine solche namhafte Ausgabe zu ermöglichen, deren Ziffer mit den Einkünften des Stammvermögens in keinem Verhältnisse steht, trägt die Staatsverwaltung durch Bewilligung von 6 Percent der jährlichen Einnahmen an Hafengebühr bei. Dieser Beitrag belief sich im Jahre 1889 auf 27.916 fl. 36 kr. und summirt sich im Quinquennium 1884—1888 mit 128.137 fl. 73 kr. Die Verwaltungs-Ergebnisse für das abgelaufene Jahr waren folgende: Einnahmen: Netto-Einkünfte des Stammvermögens 33.014 fl. 36 kr., 6 Percent Staatsbeitrag aus den Einnahmen an Hafengebühr 27.916 fl. 36 kr., Lohnreste desertirter Matrosen und Geldbussen 8232 fl. 76 kr., Spenden in Baarem 344 fl. 25 kr, in Staatsobligationen 200 fl.; Ausgaben: an invalide Seeleute und deren Witwen und Waisen bezahlte Unterstützungen 57.998 fl. 16 kr., Verwaltungsauslagen, Gebäude-Instandhaltung, Steuern und sonstige Spesen 2047 fl. 84 kr., Ankauf von Werthpapieren und sonstige Capitalanlagen 10.046 fl. 25 kr.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte in Linz wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 25. April bei der Firma:

„Kremsthalbahngesellschaft"

der Ersatzmann der Direction, Johann Neubauer, über Ableben gelöscht, und der neugewählte Ersatzmann Julius Wimmer, Buchdruckereibesitzer in Linz, mit dem Rechte zur collectiven Firmazeichnung eingetragen.

Derselbe wird unter das mit Stampiglie gedruckte oder geschriebene Wort „Kremsthalbahngesellschaft" collectiv mit einem anderen Directionsmitgliede die Worte „Jul. Wimmer" setzen.

Am 29. April wurden ebendaselbst bei der Firma:

Mühlkreisbahn-Gesellschaft"

die Directionsmitglieder Herren Dr. Florian Höchsmann, Dr. Sigmund Lutz und Leopold Mostny über Austritt gelöscht und als provisorische Directionsmitglieder die Herren Josef Huster, Kaufmann in Linz, Franz Laingruber, Kaufmann in Linz und Josef Kirchmeir, Fabrikant in Urfahr, eingetragen.

Dieselben zeichnen die Firma durch Beisetzung ihres vollen Namens unter die Worte „Mühlkreisbahn-Gesellschaft."

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 10. Mai fand die (23.) ordentliche Generalversammlung der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Sigmund R. v. Kozlowski und in Anwesenheit von 29 Actionären statt, welche 5075 Actien mit 203 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter war anwesend Herr Sectionsrath Dr. Emil Hardt. Dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass durch das Perfectwerden der Verstaatlichungs-Vereinbarungen mit den beiderseitigen Regierungen schon im abgelaufenen Jahre der Betrieb der Bahn der gesellschaftlichen Verwaltung vollständig entrückt blieb, weshalb sich ihre Aufgabe darauf beschränkte, die von den beiden Staatsverwaltungen zugesagten Rentenbeträge entgegenzunehmen, diese Beträge den Actionären und den Prioritäten-Besitzern zuzuführen und den gesellschaftlichen Reservefonds zu verwalten. Der letztere schliesst mit einem Guthaben von fl. 61.953; die durch die Verstaatlichungs-Vereinbarungen bedingten Statutenänderungen haben die behördliche Genehmigung erhalten und sind bereits in Kraft. Der Bericht sowie der Rechnungsabschluss pro 1889 wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. Zum Punkte der Tagesordnung: „Wahlen in den Verwaltungsrath", machte der Präsident die Mittheilung, dass diesmal die Nothwendigkeit der Vornahme einer Wahl in den Verwaltungsrath entfällt, einerseits weil Aladar Graf Andrassy und Eugen v. Szirmay, welche nach den Statuten bei der jetzigen Generalversammlung hätten ausscheiden sollen, freiwillig resignirt haben, und andererseits, weil die nach den neuen Statuten auf 7 reducirte Maximalzahl der gewählten Mitglieder durch den weiteren freiwilligen Austritt des Anton Graf Sztaray und B. Bächer bereits hergestellt ist. Zugleich theilte der Vorsitzende mit, dass Seitens der österreichischen Regierung die in Gemässheit des § 36 der Statuten von der österreichischen Staatsverwlatung zu besetzende Stelle eines Verwaltungsrathes dem bisheririgen Director der Gesellschaft Hofrath Max R. v. Pichler verliehen worden ist. In den Revisions-Ausschuss wurden Josef Beyer, Alois Wismeyer, Rudolf Patek, Jakob Bleyer, Victor Foglar und Ed. Schmidt — die drei Letzteren als Ersatzmänner — gewählt.

— (Wahlen im Verwaltungsrathe.) In der am 10. Mai abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Sigmund Ritter von Kozlowski zum Präsidenten und Ignaz Weiss zum Vice-Präsidenten wiedergewählt.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 13. Mai fand die (21.) ordentliche Generalversammlung der Ostrau-Friedlander Eisenbahn in Anwesenheit von 23 Actionären statt, welche 5920 Actien mit 592 Stimmen vertraten. Der vom Präsidenten des Verwaltungsrathes, Baron Sochor, vorgetragene Bericht bezeichnet die Betriebsresultate des abgelaufenen Jahres, obwohl sie durch die Einwirkung der neuen Verkehrsrouten gegen jene des Vorjahres zurückgeblieben sind, als nicht unbefriedigend. Die Verwaltung sah sich veranlasst, Tarifconcessionen zu gewähren, um die Frachtablenkung von der gesellschaftlichen Linie auf jene Transporte zu beschränken, welche der kürzeren Route wegen naturgemäss der neuen Linie zufallen müssten, und es gelang ihr hiedurch einerseits den wichtigen localen Kohlenverkehr der gesellschaftlichen Linie zu erhalten, andererseits einen einer lebhaften Entwicklung fähigen Transitverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ins Leben zu rufen und den Frachtausfall auf ein verhältmässig geringes Mass zu reduciren. Durch die entsprechend höheren Leistungen der Nordbahn an Bahngeld und Bahnerhaltungskosten in der Péagestrecke, sowie durch Ersparnisse bei den Betriebsauslagen wurde der Einnahmeausfall grösstentheils ausgeglichen. Die Gesammt-Nettoeinnahmen aus dem Transportverkehre betrugen 267.893 fl., daher um 23.310 fl. weniger als im Vorjahre; dagegen erhöhten sich die verschiedenen Einnahmen um 8426 fl. An eigentlichen Betriebskosten wurden 14.143 fl. weniger verausgabt. Von dem Reinerträgnisse des Jahres 1889 per 63.092 fl., welches sich nach Abzug der Dotationen für Reservefonds und Tantième von zusammen 12.618 fl. und zuzüglich des Vortrages vom Jahre 1888 per 2566 fl. auf 53.040 fl. stellt, werden, dem Antrage des Verwaltungsrathes entsprechend, 50.750 fl. zur Zahlung einer 3½percentigen Dividende verwendet und 2290 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Der am 1. Juli 1890 fällige Coupon wird sonach mit 7 fl. eingelöst. In den Verwaltungsrath wurde Baron Sochor wiedergewählt; als Revisoren wurden Jacob Eisler, Charles Kaiser und Heinrich Wiedmann berufen.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Generalversammlung.) Die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. hielt am 14. Mai unter dem Vorsitze des Vice-Präsidenten des Aufsichtsrathes, Baurath Heinrich von Hügel, ihre (zweite) ordentliche Generalversammlung, in welcher durch 11 Actionäre 661 Stimmen vertreten waren. Der Geschäftsbericht für das Jahr 1889 constatirt, dass sich die Betriebsverhältnisse im Allgemeinen gegenüber dem vorigen Jahre nicht geändert haben. Die Betriebseinnahmen der gesellschaftlichen Linien ergaben 294.404 fl., um 8979 fl. mehr als im Vorjahre; die Betriebsausgaben stellten sich auf 195.291 fl., was gegen das Vorjahr eine Zunahme von 15.924 fl. bedeutet. Der Aufsichtsrath hat das Project einer Stadtbahn in Ausarbeitung genommen und beschlossen, um Concessionirung nachstehender Linien einzuschreiten:

1. Praterstern-Schönbrunner Linie, bezw. Praterstern-Hietzing, indem die bestehende Localbahnstrecke Schönbrunner Linie-Hietzing nach den nothwendigen Ergänzungen in das Netz der Stadtbahn einbezogen werden soll;
2. Elisabethbrücke—Getreidemarkt—Franz Josef-Quai mit dem Anschlusse an die zu erbauende Quaibahnlinie;
3. Westbahnhof—Kaiser Josef-Brücke mit dem Anschlusse an die zu erbauende Wienthallinie, und
4. Franz Josef-Bahnhof—Hauptzollamt. Diese Linie als Vollbahn ersten Ranges und unter der Voraussetzung, dass für dieselbe eine Subvention Seitens der Regierung in einer noch zu vereinbarenden Form bewilligt würde.

Sämmtliche Linien würden zweigeleisig zur Ausführung gelangen. Die Generalversammlung genehmigte einstimmig den Bericht, ertheilte das Absolutorium und beschloss bezüglich des Reingewinnes per 100.240 fl. folgende Vertheilung:

a) den Coupon Nr. 2 der Prioritäts-Actien mit 9 fl. per Stück, gleich 4½ pCt., zusammen (für 9000 Actien) mit 81.000 fl.;
b) den Coupon Nr. 2 der Stammactien mit 1 fl. 50 kr. per Stück, zusammen mit 13.500 fl. einzulösen, und
c) den Rest von 5740 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Zum Schlusse nahm noch Actionär Hortig das Wort, um den Ausbau einer Flügelbahn in die Hinterbrühl anzuregen, welche bei einem Kostenaufwande von 150.000 fl. ein jährliches Reinerträgniss von 15.000 bis 20.000 fl. ergeben würde. Der Vorsitzende verspricht, dass der Aufsichtsrath diese Anregung in Erwägung ziehen werde. — In den Aufsichtsrath wurde Herr Dr. Moriz Baumann neu-, Herr H. D. Schmid wiedergewählt. Mit einem Dankesvotum für den Aufsichtsrath und dessen Bemühungen schloss die Versammlung.

Prag-Duxer Eisenbahn. (Rechnungsabschluss pro 1889.) In der am 14. Mai abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung der Prag-Duxer Eisenbahn wurde beschlossen, aus dem Erträgnisse des abgelaufenen Jahres an die Prioritäts-Actionäre eine 4percentige Dividende gleich 6 fl. und an die Stamm-Actionäre eine Dividende von 3 fl. zu vertheilen. Im vorigen Jahre wurde der Coupon der Prioritäts-Actien mit 4 fl., das ist $2^2/_3$ pCt., eingelöst; die Besitzer der Stammactien erhielten jedoch keine Verzinsung. Der Betriebs-Nettoertrag, welcher heuer zur Verfügung steht, beträgt 555.941 fl. und ist um 203.132 fl. grösser als der Nettoertrag des Jahres 1888. Nach dem Beschlusse des Verwaltungsrathes werden 199.860 fl. (+ 66.860 fl.) für die Verzinsung der Prioritäts-Actien und 162.000 fl. (+ 162.000 fl.) für die Verzinsung der Stammactien verwendet, 15.000 fl. für die Tantièmen bestimmt, 150.000 fl. (wie im Vorjahre) der Specialreserve überwiesen und 29.081 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Rechnungsabschluss pro 1889.) Der Verwaltungsrath der Dux-Bodenbacher Eisenbahn beschloss in der am 14. Mai abgehaltenen Sitzung die Dividende für das Jahr 1889 mit 15 fl. oder $7^1/_2$ pCt., d. i. ebenso hoch wie die Dividende des Vorjahres, zu bemessen. Nach Bestreitung aller Lasten stand ein Nettoertrag von 771.062 fl. (474.312 fl. im Vorjahre) zur Verfügung. Hievon wurden 100.000 Gulden (d. i. 22.893 fl. über die statutenmässige Dotation) dem Reservefond zugewiesen, 26.046 fl. für die Tantièmen bestimmt, 25.084 fl. für die Rückzahlung an die Staatsverwaltung herangezogen, 615.892 fl. als Dividende vertheilt und der Rest von 4038 fl. auf neue Rechnung übertragen. Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn nimmt für das Jahr 1889 keinen Staatszuschuss in Anspruch, zahlt vielmehr die Schuld von 210.084 fl. an den Staat zurück; für diesen Zweck steht aus dem vorigen Jahre die damals gebildete Specialreserve von 185.000 fl. zur Verfügung, und 25.084 fl. sind wie bereits bemerkt, aus dem Nettoertrage des Jahres 1889 herangezogen worden.

Neutitscheiner Localbahn. (Rechnungsabschluss pro 1889.) Aus der Betriebsrechnung des nunmehr erschienenen Geschäftsberichtes der Neutitscheiner Localbahn pro 1889 ist zu entnehmen, dass der Betriebsüberschuss 27.384 fl. 29 kr. beträgt. Diesem gegenüber stehen die 5percentigen Prioritätszinsen per 6140 fl., die Amortisation von 12 Prioritäten per 2400 fl., die 3percentigen Zinsen der Antheilscheine per 3000 fl. und die Zinsen und Amortisation der Schuld an die Gemeinde per 1310 fl. 74 kr., so dass der Betriebsconto mit einem Reingewinne von 14.533 fl. 55 kr. abschliesst.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 11·77 km lange Bahnstrecke Hungen-Laubach der Grossherzogl. Direction der Oberhessischen Eisenbahnen, welche in der zweiten Hälfte dieses Monats, spätestens aber am 1. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Ueberfuhren in Oesterreich. (Bestand derselben.) In den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bestehen dermalen 811 Ueberfuhren. Hievon entfallen auf Böhmen 246, und zwar befinden sich auf der Elbe 77, der Iser 7, der Moldau 61, der Leinsitz und Naser 9, der Wotawa 5, der Sazawa 28, der Beraun 30, der Eger 29; auf Mähren 9, sämmtlich an der March und Betschwa; auf Schlesien 4, darunter 3 an der Oder, 1 an der Weichsel; auf Galizien 210, darunter auf der Weichsel 29, der Przemsza 1, der Skawa 1, der Raba 2, dem Dunajec 24, der Wyłoka 16, der Ropa 2, dem San 42, dem Wisłok 13, der Wisznia 1, dem Bug 3, dem Styr 1, dem Dniester 57, dem Stryi 2, der Swićna 2, der Lomnića 3, dem Sereth und dem Pruth 1; auf die Bukowina 11, davon am Pruth 8, am Dniester 2 und am Czeremosz 1; auf Niederösterreich 75, darunter an der Donau 56, im Wiener Donaucanale 9, auf der Ybbs 5, auf der Enns 4 und der March 1; auf Oberösterreich 74, davon auf der Donau 43, der Donau und Enns 2, der Salzach 5, der Traun 11, der Enns 6 und dem Inn 7; auf Tirol und Vorarlberg 29, und zwar am Inn 19, der Etsch 8, der Bregenzer Ache 1, dem Rhein 1; auf Kärnten 22; auf Steiermark 56, davon auf der Mur 26, der Drau 19, dem San 4, der Save 5 und der Enns 2; auf Krain 59, davon auf der Save 26, der Laibach 3, der Gurk 5, der Kulpa 5, dem Veldeser See 15 und dem Wochheiner See 5; auf das Küstenland 11, und zwar am Isonzo 10, an der Torre 1; auf Dalmatien 5, und zwar 2 an der Kerka, 1 an der Cetina und 2 an der Narenta. In Salzburg befinden sich keine Ueberfuhren.

Coupons-Einlösungen.

Vom 2. Juni ab:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Oesterreichische Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten. Emission 1874, Mk. 14.96·5.

Vom 30. Juni ab:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten. Mk. 30.— und 6.—.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten. Mk. 60.— 30.— und 6.—.

Verlosungen.

Am 11. April.

Achensee-Bahn. Actien.

Ab 14. April:

Gaisberg-Bahn. Actien (Rückzahlung sofort).

Am 18. April:

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Turnau-Kralup-Prager Bahn. 5 pCt. Prioritäten, Em. 1864, 1870, 1872 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 22 April:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Stammactien (Rückzahlung ab 1. Juli). — 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 30. April:

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silber- und Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 2. November).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Actien I.—IV. Emission, 4 pCt. steuerpflichtige und steuerfreie Prioritäten (Rückzahlung ab 2. November).

Ungarische Staatseisenbahn-Gold-Anleihe $4^1/_2$ pCt. (Rückzahlung ab 1. August).

Rückzahlungen.

Ab 2. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Em. 1874 (verlost am 2. December 1889).

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. (verlost am 22. April).

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten (verlost am 18. April).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er Anleihe (verlost am 1. April).

Generalversammlungen.

22. Mai: Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
22. „ Ungarische Nordostbahn.
22. „ Eisenbahn Wien-Aspang.
22. „ Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft.
24. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
28. „ Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering.
28. „ Oesterreichische Nordwestbahn.
29. „ Südbahn-Gesellschaft.
29. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
30. „ Prag-Duxer Eisenbahn.
31. „ Böhmische Nordbahn.
31. „ Steyrthalbahn.
31. „ Dux-Bodenbacher Bahn.
9. Juni: Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
14. „ Kaschau-Oderberger Bahn.
14. „ Vereinigte Arader und Csanader Vicinalbahnen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Mai d. J. dem Oberinspector und Vorstande des Betriebs-Inspectorates der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Mährisch-Ostrau, kaiserlichen Rathe Ferdinand Kühnert, das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zu Heft 1 des Tariftheiles IV.

Am 1. Juni 1890 tritt der Nachtrag II zu Heft 1 des Theiles IV des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz u. s. w.) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Breitenaich und Haiding einerseits und Würzburg andererseits.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und beim Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien zu beziehen.

Wien, am 20. Mai 1890. [331]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung ermässigter Tour- und Retourkarten anlässlich der land- und forstwirthschaftichen Ausstellung im k. k. Prater.

Seit 20. Mai 1890 gelangen nebst den in den Stationen der Strecke Rekawinkel—Unter-Hetzendorf nach Praterstern bestehenden 8tägigen Tour- und Retourkarten noch weiters solche Karten zu ermässigten Preisen auch in Neulengbach Markt, Neulengbach, Kirchstetten, Böheimkirchen, Pottenbrunn und St. Pölten zur Ausgabe.

Wien, am 20. Mai 1890. [332]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Nachtrag I zum Tariftheil II.

Mit 1. Juni 1890 tritt der Nachtrag I zu unserem Tarif Theil II, vorbehaltlich der in demselben erwähnten Rechte aus Anschluss- und Transportverträgen, in Kraft.

Derselbe enthält Ermässigungen im Personen- und Güterverkehr.

Früher publicirte Tarifermässigungen treten mit gleichem Tage ausser Kraft.

Salzburg, am 16. Mai 1890. [333]

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages V zu den vom 1. März 1886 an giltigen Tarifen.

Mit 1. Juli 1890 tritt ein Nachtrag V zu den vom 1. März 1886 an giltigen Galizisch-Adriatischen Verbandstarifen in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung einer Bahnbezeichnung;
2. Aufnahme der Station S. Sabba in den Tarif;
3. Aenderungen der Güterclassification;
4. Einführung neuer Ausnahmetarife XVII und XX;
5. Aenderung von Stationsnamen;
6. Ergänzung des besondere Bestimmungen enthaltenden Anhanges und
7. Aenderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes XXII.

Exemplare dieses Tarifnachtrages V können durch die Tarifbureaux der Verbandsverwaltungen, die Betriebs-Direction der Südbahn in Budapest und die in den Tarifen enthaltenen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 21. Mai 1890. [334]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Nachtrag XIII, Theil II, Heft 2.

Am 1. Juni 1890 gelangt der obcitirte Tarifnachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Erweiterungen des Classentarifes durch Aufnahme der Station Forst und Ostritz, Aenderungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife für Holz, Erweiterungen und Aenderungen der Ausnahmetarife für Kleie, Wolle, Thon und Glassand.

Exemplare dieses Nachtrages sind von der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg zu beziehen.

Wien, am 20. Mai 1890. [335]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten österr. Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Verschiebung des Einführungstermines.

Im Nachhange zu der erflossenen Kundmachung, betreffend die Einführung der neuen Tarife Heft 1 und 2 für obgenannten Verband mit 1. Juni 1890, wird hiemit bekannt gegeben, dass, soferne Tariferhöhungen bei diesen Tarifheften platzgreifen, diese erst mit 1. August 1890 in Kraft treten.

Wien, am 20. Mai 1890. [336]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäckstarif vom 1. Juni 1890. Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1890 an kommt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Juni 1886 nebst Nachträgen zur Einführung. An dem Tarif sind folgende Stationen betheiligt: Passau, Franzensbad, Salzburg, München C.-Bhf., Regensburg, Augsburg, Nürnberg C.-Bhf., Fürth, Bamberg, Bad Kissingen, Kitzingen, Oberndorf-Schweinfurt, Würzburg, Aschaffenburg, Carlstadt und Lohr a. M. Die zum Dienst erforderlichen Exemplare des Tarifes, sowie die neuen Fahrkarten werden den betheiligten Stationen rechtzeitig zukommen. Die seitherigen Fahrkarten sind mit der Rechnung für den Monat Mai einzusenden. Hiebei wird bemerkt, dass hiedurch der Verkehr von München C.-Bhf. und Nürnberg C.-Bhf. nach Bremen und Hamburg über Hof und Probstzella im Norddeutsch-Oesterreichisch-Bayerischen Verkehr nicht berührt werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1194	K. k. St.B.		Alaun und Flammruss	Eger	Linz	In jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	174·4 kr.	140·0 kr.	34·4 kr.	Im Kartirungswege		
1195	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnitt-, Bau- und Nutzholz	Rawa ruska transit	Lemberg	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief ab Stationen der Localbahn Jaroslau-Sokal via Rawa ruska	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	24·15 kr.	20·7 kr.	3·45 kr.	Im Kartirungswege		
1196	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel	Trupschitz	Potscherad	Bei Frachtzahlung für die Tragkraft des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	8·6 kr.	6·5 kr.	2·1 kr.	Im Kartirungswege		
1197	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schilf und Schilfrohr, auch Bast und Binsen	Graz Südbahnhof	Salzburg transit Simbach transit Passau transit	Frachtzahlung für jeden verwendeten vierrädrigen Wagen. Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen der betreffenden Localtarife (insbesondere hinsichtlich des Auf- und Abladens.) Leitung über Leoben. Auflieferung der Sendungen mit nach bayerischen Bestimmungsstationen oder über Bayern hinaus lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Juni 1890 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	Gulden österr. Währung pro vierrädrigen Wagen 89·— 93·60 94·50	38·20 41·50 42·10	50·80 52·10 52·40	Im Kartirungswege		
1198	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannt (verpackt und unverpackt)	Kimpolung	Czernowitz Storożynetz Radautz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung für die Tragkraftsziffer der zur Verladung verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	kr. 62·8 70·2 56·2	kr. 52·0 52·0 52·0	kr. 10·8 18·2 4·2	Im Kartirungswege		
1199	Südbahn-Gesellschaft		Grubenholz	Maria Rast	Markt-Tüffer Römerbad	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen oder hiefür eine Manipulationsgebühr von fl. 3 für jeden beladenen Wagen zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	42 42 kr. Noten inclus. Mgb.	22 24 kr. Noten exclus. Mgb.	20 18 kr. Not.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1200	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Güter der Wagenladungsclassen A, B, C, des Specialtarifes 1 und des Specialtarifes 2 a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Zborowitz	Kremsier	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25000 metr. Tonnen (à 1000 kg) Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1890 bis 31. Mai 1891	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	12·5	10·0	2·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zur Quantumsnachweisung werden alle von einem Versender in Relationen der Localbahn Kremsier-Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Zugeständnisses expedirten Sendungen zugelassen, jedoch werden nur die nebenverzeichneten Güter und Relationen bonificirt
			b) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bezw. vice versa					Verschieden	9·0	Verschieden			
			2. Kohlen, mineralische, u. Coaks, bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen	Kremsier	Zborowitz				10·3	9·0	1·3			
			3. Getreide, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Zdounek	Kremsier				8·7	7·1	1·6			
			4. Rüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Kremsier	Zborowitz				10·3	8·5	1·8			
				Kotojed					9·5	7·5	2·0			
				Jarohnowitz					8·3	6·0	2·3			
				Scheleschowitz					7·5	5·0	2·5			
				Zdounek					5·5	3·0	2·5			
				bezw. vice versa										

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

ALLGEMEINER GEBÜHREN-TARIF.

Lagerzins-Gebühren.

I. Classe.

3 kr. per 100 kg und Woche.

Backwerk, Balsame, Bimssteine, Bücher, Effecten (Reise-), Farbwaaren feine, Glaswaaren, Meerschaum, Mehlspeisen, Paraffin, Paraffinkerzen, Porzellan, Rauchwaaren, Sämereien, Salami, Schellack, Steingut, Thonwaaren, Ultramarin, Weberohr.

II. Classe.

2 kr. per 100 kg und Woche.

Alaun, Asphaltfilze, Baumwolle in Ballen gepresst, Bleche n. b. b., Blei, Bleiweis, Caffee, Canditen, Cassen eiserne, Carobbe, Cassia, Catechu, Cocosnussöl, Colonialwaaren n. b. b., Coriander, Draht, Droguen, Eichenrinde, Eisenwaaren verpackt, Elain, Farbwaaren, Farbholz, Felle, Fenchel, Fett und Fettwaaren, Firniss, Flachs, Garne, Glas, Gummi, Hanf, Häringe, Häute, Honig, Jute, Kastanien, Käse, Kleesaat, Knoppern, Kreide, Kümmel, Leder, Leim, Leinöl, Leinsamen, Mandeln, Messing, Metallwaaren, Mineralwässer, Mohn, Nelken, Nüsse, Obst gedörrt, Oele, Packleinen, Papier, Pappendeckel, Paprika, Parquetten, Perlmutter, Pfeffer, Piment, Pottasche, Rechentafeln, Reisbesen, Rosinen, Saitlinge, Salpeter, Schmack, Schweinfett, Seegras, Seife, Seifenwurzen, Sensen, Speck, Specereiwaaren n. b. b., Spodium, Stahlwaaren verpackt, Stärke, Steinnüsse, Südfrüchte n. b. b., Surrogate, Syrup, Tafelglas, Talg, Tinte, Valonea, Wagenfett, Tiroler Wein in Fässern, Weinbeeren, Weinstein, Werg in Ballen gepresst, Wurzeln, Zinkweiss, Zinn, Zucker in Fässern, Broden und Säcken.

III. Classe.

1 kr. per 100 kg und Woche.

Asphalt, Bleischrott, Brauerpech, Braunstein, Cement, Colophonium, Dachpappe, Eicheln, Eisen in Blöcken, Platten, Stangen, Eisenbahnschienen, Eisenbahnräder, Eisenträger, Eisenvitriol, Erden, Erze, Essig, Feigen, Gussröhren, Gyps, Haidekorn, Hanfsamen, Heu und Stroh in gepressten Ballen, Hirse, Kartoffel, Kleber, Kleie, Kupfer, Kupfervitriol, Leinkuchen, Malz, Malzkeime, Marmor, Reis, Reps, Rollgerste, Schwerspath, Soda, Stahl, Thran, Trebern, Wetzsteine, Wichse, Zink.

IV. Classe.

½ kr. per 100 kg und Woche.

Alle zulässigen Artikel im Freien lagernd, ohne Haftung für Beschädigung etc.

Special-Tarif

Lagerzins.

Bei Einlagerung von mindestens 10.000 kg in Säcken oder geschüttet, als: Getreide, Hülsenfrüchte, Reps, Mehl etc. etc., Malz, Hanfsamen

für die erste Woche . . . . per 10.000 kg 1 fl. — kr.
für den ersten Monat . . . . per 10.000 kg 2 fl. — kr.
für den zweiten und jeden folgenden Monat per 10.000 kg 1 fl. 50 kr.

Bruchtheile unter 10.000 kg werden für voll, sowie auch je 30 Tage für einen Lagermonat gerechnet werden, wobei jede angefangenen 30 Tage als voller Monat zu gelten haben.

Manipulations-Gebühren.

a) Für Getreide, Hülsenfrüchte, Reps und Mehl per 10.000 kg

Speditionsgebühr für jeden transitirenden Waggon	fl.	1·—
Umladen von einem in den anderen Waggon, ohne Abwage	„	2·—
„ „ „ „ „ „ mit Abwage	„	3·—
Einlagerung und Aufschichten oder Ausschütten	„	2·—
Abfertigen ab Lager und Verladen, ohne Auffassen	„	2·—
„ „ „ „ „ mit Auffassen	„	4·—
Transport von einem Lagerraum in den anderen, ohne Auffassen	„	2·50
Transport von einem Lagerraum in den anderen, mit Auffassen	„	4·—
Gesammtabwage	„	1·—
Detaillirte Abwage	„	2·—
Egalisiren der Säcke, inclusive Abwage	„	3·—
Schütten auf Haufen, Mischen und einmal Schaufeln	„	2·—
Jedesmaliges Umstechen eines Haufens	„	1·—
Ausleeren, Mischen, Neufassen und Abwage	„	5·—
Ausleeren, Mischen, Neufassen, Egalisiren, inclusive Abwage	„	6·—
Putzen, Neufassen und Abwage	„	7·—
Putzen, Neufassen, Egalisiren inclusive Abwage	„	8·—
Reinigen auf dem Trieur	„	12·—

b) Manipulations-Gebühren für Classengüter per 100 kg

Einlagerung verpackter Waaren	fl.	—·03
Auslagerung „ „	„	—·03
Einlagerung unverpackter Waaren	„	—·05
Auslagerung „ „	„	—·05
Jede Abwage	„	—·02

Die Manipulations-Arbeiten, welche in diesem Tarife nicht speciell verzeichnet erscheinen, werden

pro Mann und Stunde mit . . . . fl. —·20
„ „ „ halben Tag mit . . „ —·80
„ „ „ ganzen Tag mit . . „ 1·50

berechnet.

Säcke-Manipulations-Gebühren.

Für Zählen, Zusammenstecken, Plombiren, Expediren von je 100 Stück Säcke . . . 30 kr.
Uebernahme am Bahnhofe, Nachzählen von je 100 St. Säcke 20 kr.

Assecuranz-Gebühren.

Für je 100 fl. des versicherten Werthes der im Lagerhause eingelagerten Waaren . . . . per Monat 4 kr.

Bemusterung.

Für einmaliges Musterziehen auf Verlangen des Eigenthümers wird keine Gebühr eingehoben; für alle folgenden Bemusterungen jedoch beträgt die jedesmalige Gebühr . . . . 10 kr.

Ausschreibung von Lagerscheinen (Warrants).

Für die Ausschreibung je eines Lagerscheines, Schreib- und Stempelgebühr . . . . 25 kr.

Allgemeine Bestimmungen

I. Der Lagerzins wird vom Tage des Eintrittes des Gutes in das Lagerhaus nach Wochen, bezw. nach Monaten per 100 kg, bezw. per 10.000 kg berechnet, und hat jede angefangene Woche resp. Monat für voll gerechnet zu werden.

II. Bei Gewichtsbruchtheilen über 50 kg werden die Gebühren stets für 100 kg berechnet; Gewichtsbruchtheile unter 50 kg werden nicht in Berechnung gezogen.

III. Ausgelegte Stempel, Porti, Spesen etc. werden besonders berechnet.

IV. Für verausgabte Frachten, Zölle, Spesen etc. werden vom ersten Tage des dem Eingangsmonate folgenden Monate an 5 pCt. Zinsen per Jahr berechnet.

V. In jenen Fällen, wo die Partei eine niedrigere Schichtung ihrer Waare, als solche von der Lagerhausverwaltung angeordnet wurde, verlangt, hat sich dieselbe einem erhöhten Tarifsatze zu unterwerfen, welcher von Fall zu Fall nach Massgabe des vorhandenen Raumes vom Verwalter mit der Partei schriftlich vereinbart wird.

VI. Die von der Landesvertretung beschlossenen Aenderungen dieses Gebührentarifes sind in den im § 46 des Reglements bezeichneten Blättern zu veröffentlichen und treten erst fünfzehn Tage nach ihrer Affichirung in den Localitäten des Lagerhauses in Kraft.

VII. Die Auf- und Abgabe findet mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich, u. zw. vom 1. März bis 30. September von 7 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends, und vom 1. October bis Ende Februar von 8 Uhr Früh bis 5 Uhr Abends, mit Unterbrechung von einer Stunde zwischen 12 und 1 Uhr Mittags, statt, und mit der Beschränkung, dass bei Licht nicht manipulirt werden darf; an Sonn- und Feiertagen werden von 10—12 Uhr Mittags den Parteien Auskünfte gegeben.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 60. **Wien, 24. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Mit Rücksicht auf die hohen Feiertage gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 29. Mai zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mariazell bezw. Gusswerk über Wildalpen nach Gross-Reifling zum Anschlusse an die k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. und k. Kämmerer Grafen Stephan Starhemberg in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mariazell bezw. Gusswerk über Wildalpen nach Gross-Reifling zum Anschlusse an die k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. Mai 1890. Z. 2315.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 16. Mai 1890, Z. 6211/II, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Festsetzung von Terminen für die Vorlage der Eingaben wegen Vornahme der Locomotivkesselproben und Revisionen sowie der Locomotivprüfungen.

Zum Zwecke einer besseren Diensteseintheilung ist es wünschenswerth, dass jene Eingaben, welche die laut Verordnung des hohen k. k. Handelsministeriums vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, §§ 4, 7 und 8, vorgeschriebenen Locomotivkesselproben und Revisionen, sowie die nach § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vorgeschriebenen technisch-polizeilichen Locomotivprüfungen betreffen, für gewisse Zeitabschnitte im Vorhinein hieher zur Vorlage gebracht werden.

In dieser Richtung wird bestimmt, dass von nun an vor dem ersten und fünfzehnten eines jeden Monates alle oberwähnten Amtshandlungen, welche während der darauf folgenden ersten bezw. zweiten Hälfte des Monates vorzunehmen sind, unter genauer Angabe des Tages, von welchem ab die Locomotivkessel, resp. die Locomotiven, für die betreffende Amtshandlung bereitstehen, der General-Inspection der österr. Eisenbahnen zur Anzeige gebracht sein müssen.

Mit der Vorlage der Eingaben wird sofort, und zwar für die Zeit vom 1. bis 15. Juni zu beginnen sein.

Nur im Falle besonders dringenden, rechtzeitig nicht vorherzusehen gewesenen Bedarfes einer Locomotive kann von dieser Bestimmung eine Ausnahme gemacht werden.

Demgemäss haben von nun an auch alle speciellen, Seitens der Werkstättenleitungen an die General-Inspection der österr. Eisenbahnen directe gerichteten Ansuchen um Vornahme der in Rede stehenden Amtshandlungen zu entfallen.

Wien, am 16. Mai 1890. **Lilienau** m. p.

Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1888.

(Schluss.)

Die finanziellen Betriebsergebnisse der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen waren im Jahre 1888 durchaus bessere als im Vorjahre. Die Verkehrseinnahmen haben für alle Bahnen zusammengenommen 218,118.178 fl., d. s. um 6·6 pCt. mehr als 1887, betragen, während die Betriebsausgaben sich auf im Ganzen 97,975.163 fl. beliefen und nur um 5·9 pCt. höher stellten als im Jahre vorher. Nach den einzelnen Bahngruppen geordnet betrugen die

	Betriebseinnahmen		Betriebsausgaben	
	im Ganzen	pro km	im Ganzen	pro km
gemeinsame Eisenbahnen	85,714.688	14.570	34,371.173	5842
österreichische Eisenbahnen	132,403.490	11.669	63,603.990	5606
darunter Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	48,661.866	8.693	26,110.545	4664
Zusammen 1888	218,118.178	12.660	97,975.163	5687
1887	204,628.298	12.367	92,490 716	5590
1879	179,386.385	13.043	79,929.482	5811

Im Vergleiche mit den finanziellen Ergebnissen aus dem Jahre 1879 resultirt für das Gegenstandsjahr rücksichtlich der Betriebseinnahmen eine Zunahme von 21·6 pCt. und bezüglich der Betriebsausgaben eine solche von 22·5 Percent.

Vom Gesammtbetrage der Einnahmen wurden für Personen 47,447.240 fl. oder 21·8 pCt., für Gepäck 1,973.572 fl. oder 0·9 pCt., für Eilgut 4,619.484 fl. oder 2·1 pCt., für Frachtgut 160,417.520 fl. oder 73·5 pCt. und aus sonstigen Quellen 3,660.362 fl. oder 1·7 pCt. erzielt, während von der Summe der Betriebsausgaben für die allgemeine Verwaltung 4,614.503 fl. oder 4·7 pCt., die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 27,181.886 fl. oder 27·8 pCt., den Verkehrs- und commerziellen Dienst 37,665.173 fl. oder 38·4 pCt., und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 28,513.601 fl. oder 29·1 pCt. verausgabt wurden.

Gegenüber den analogen Vorjahrsergebnissen waren im Gegenstandsjahre die Einnahmen für Personen um 4·2 pCt., für Gepäck um 4·0 pCt., für Eilgut um 11·3 pCt., für Frachtgut um 7·1 pCt. und für Sonstiges um 8·7 pCt. bessere.

Von den Einnahmen aus dem Personenverkehr entfielen 7·1 pCt. auf die I., 27·5 pCt. auf die II., 61·8 pCt. auf die III. und 0·9 pCt. auf die IV. Wagenclasse, während 2·7 pCt. derselben für die Beförderung von Militärreisenden erzielt wurden. Durchschnittlich brachte ein Passagier der I. Classe fl. 4.35, der II. Classe fl. 1.56, der III. Classe fl. 0·61, der IV. Classe fl. 0·40, vom Militär fl. 0·84 und ein Reisender überhaupt fl. 0·72 ein, während durchschnittlich für eine Tonne vom Gepäck fl. 12.01, vom Eilgut fl. 10.72 und vom Frachtgut fl. 2.36 eingehoben wurden.

In Folge der bedeutenden Vermehrung der Einnahmen und verhältnissmässig geringen Zunahme der Ausgaben gestaltete sich der Eisenbahnbetrieb im Jahre 1888 erträgnissreicher als im Vorjahre, indem das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen (der Betriebs Coëfficient) von 45·20 pCt. im Jahre 1887 auf 44·92 pCt., im Gegenstandsjahre zurückgegangen ist. Für die gemeinsamen Eisenbahnen berechnet sich der Betriebscoëfficient mit 40·10 pCt. gegen 41·30 pCt. im Vorjahre günstiger, und für die österreichischen Eisenbahnen mit 48·04 pCt. gegen 47·75 pCt. im Jahre 1887 ungünstiger.

Einschliesslich der zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben, welche im Gegenstandsjahre fl. 17,584.874, mithin um 21·1 pCt. weniger als 1887 betragen haben, beliefen sich die Gesammtausgaben der gemeinsamen und der österreichischen Eisenbahnen auf fl. 115,560.037, d. s. fl. 6707 pro Kilometer Betriebslänge. Hievon entfielen auf erstere fl. 42,077.512 oder fl. 7152 pro Kilometer, auf letztere fl. 73,482.525 oder fl. 6476 pro Kilometer, und von diesen wieder auf die Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen fl. 29,201.101 oder fl. 5216 pro Kilometer Betriebslänge. Im Vergleiche zum Vorjahre war die Ausgabensumme um 0·6 pCt. und im Entgegenhalte zu der im Jahre 1879 um 13·5 pCt. grösser.

Das Verhältniss der Gesammtausgaben zu den Verkehrseinnahmen berechnete sich für die gemeinsamen Eisenbahnen mit 49·1 gegen 50·5 pCt., für die österreichischen Eisenbahnen mit 55·5 gegen 59·8 pCt. und für alle Bahnen zusammengenommen mit 53·0 gegen 56·1 Percent im Vorjahre, sonach im Gegenstandsjahre um 1·4, 4·3 bezw. 3·1 pCt. günstiger.

Einschliesslich der übertragenen Ueberschüsse früherer Jahre, der Zinsen und sonstigen Einnahmen, der Erfordernisse aus dem Titel der staatlichen Garantie etc. betrug die den gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1888 zur Verfügung gestandene Summe fl. 257,882.086; davon wurden fl. 240,616.979 verausgabt und fl. 17,265.107 als Mehreinnahme erübrigt. Es betrugen im Jahre 1888 in Gulden:

	gemeinsame Eisenbahnen	österreichische Eisenbahnen	zusammen
die Einnahmen aus allen Verkehrszweigen	85,714.688	131,993.611	217,708.299
die übertragenen Ueberschüsse früherer Jahre	1,471.564	2,572.711	4,044.275
die Zinsen und sonstigen Einnahmen	15,685.149	8,404.058	24,089.207
die Erfordernisse aus dem Titel der staatlichen Garantie	6,308.604	5,731.701	12,040.305
Gesammtbetrag der Einnahmen	109,180.005	148,702.081	257,882.086

Davon wurden verausgabt:	gemeinsame Eisenbahnen	österreichische Eisenbahnen	zusammen
zur Bestreitung der eigentlichen Betriebskosten . .	31,371.173	63,359.234	97,730.407
als Beitrag zum Reserve- bezw. Erneuerungsfond .	1,340.037	1,217,294	2,557.331
zu sonstigen Ausgaben	17,089.638	15,556.006	32,645.644
zur Tilgung des Anlagecapitals	5,435.183	3,208.606	8,643.789
zur Verzinsung des Anlagecapitals	48,876.502	41,831.421	90,707.923
zur Zahlung der Superdividende	—	8,331.885	8,331.885
Gesammtbetrag der Ausgaben . .	107,112.533	133,504.446	240,616.979
demnach verblieben als Ueberschuss . .	2,067.472	15,197.635	17,265.107

Die Fonde der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen besassen zu Anfang und zu Ende des Jahres 1888 folgenden Vermögensstand:

	Anfangs 1888	Ende 1888
Pensionsfonde	43,445.149	45,283.300
Unterstützungs- u. Krankenfonde	2,172.170	2,327.326
Reservefonde	31,470.608	32,185.851
Erneuerungs- u. sonstige Fonde	17,388.590	20,868.470

Der Vermögenszuwachs belief sich sonach bei den Pensionsfonds auf fl. 1,838.151, bei den Unterstützungs- und Krankenfonds auf fl. 155.156, bei den Reservefonds auf fl. 715.243 und bei den Erneuerungs- und sonstigen Fonds auf fl. 3,479.880.

Die Betriebsstörungen und Bahnunfälle waren im Jahre 1888 zahlreicher als im Jahre vorher. Es ereigneten sich auf den gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen 200 Entgleisungen, 104 Zusammenstösse, 635 sonstige Betriebsstörungen, somit im Ganzen 939 gegen 665 im Jahre 1887. Anlässlich dieser aussergewöhnlichen Bahnereignisse wurden 6 Bahnbedienstete und 8 fremde Personen getödtet und 28 Reisende, 59 Bahnbedienstete und 21 dritte Personen verletzt. Einschliesslich jener Unglücksfälle, welche durch eigene Schuld der Betroffenen herbeigeführt wurden, oder sich bei Bau- und Werkstattsarbeiten und anderen mit dem Eisenbahnbetriebe nicht direct zusammenhängenden Geschäften ereigneten, sind im Jahre 1888 im Ganzen 4 Reisende, 96 Bahnbedienstete und 104 fremde Personen getödtet und 49 Reisende, 426 Bahnbedienstete und 72 dritte Personen verletzt worden. Die Gesammtzahl der Getödteten betrug sonach 204, die der Verletzten 547 gegen 160 bezw. 432 im Vorjahre.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 85. Sitzung des Herrenhauses vom 19. Mai erstattet Dr. Ritter von Miklosich im Namen der Buget-Commission Bericht über das Finanzgesetz und den Staatsvoranschlag für das Jahr 1890.

Zu Punkt XI, „Handelsministerium", spricht Freiherr von Königswarter. Redner erörtert die Verhältnisse der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Diese Gesellschaft dürfe nicht allein vom Standpunkte eines Privatunternehmens, sondern sie müsse auch von einem höheren allgemeinen Standpunkte beurtheilt werden, denn sie sei die älteste Transportanstalt in der Monarchie und von einigen energischen und umsichtigen Männern, welche einen richtigen Blick in die Zukunft hatten, ins Leben gerufen worden. Bei allen ähnlichen Unternehmungen wechseln fette und magere Jahre, aber gerade bei diesem Unternehmen hätte der grösste Pessimist es nicht für möglich gehalten, dass sich ein Niedergang fühlbar machen werde, wie er thatsächlich eingetreten ist. Eine Verkettung vom Umständen: Tarifpolitik, Concurrenzen, die Haltung massgebender Factoren, Missgriffe und Unterlassungssünden früherer Verwaltungen hätten das ihrige zu diesem traurigen Resultate beigetragen. Allein dieser Thatsache gegenüber habe man es mit der Frage zu zu thun, ob es nicht lohnend und angezeigt sei, einem grossen vaterländischen Unternehmen zu Hilfe zu kommen und es vor einer Katastrophe zu bewahren. Bereits im vorigen Jahre habe unser vortrefflicher Herr Handelsminister, der stets einen richtigen Blick und ein warmes Herz für die Erscheinungen seines Ressorts kundgebe, der Gesellschaft seine Bereitwilligkeit ausgesprochen, sich ihrer anzunehmen, und er habe sogar eine materielle Aushilfe in Aussicht gestellt. Seitdem ist, fährt Redner fort, ein Jahr vergangen und diesen vielversprechenden Worten ist bis nun die That noch nicht gefolgt. Ich bin sehr weit davon entfernt — sagt Redner — hier irgend eine Kritik zu üben, weil ich der vollen Ueberzeugung lebe, dass, wenn sich nicht Verhältnisse und Hindernisse, die mir nicht bekannt sind, vielleicht aufgethürmt hätten, der Herr Handelsminister gewiss das damals in Aussicht gestellte werthvolle Zugeständiss und die überaus wirksame Hilfe bereits inscenirt hätte. Ich interpellire den Herrn Handelsminister auch diesfalls gar nicht, und erwarte heute auch gar nicht irgend eine darauf bezügliche Antwort; wohl aber möchte ich mir gestatten, das Los dieser Unternehmung neuerdings ebenso sehr seiner Fürsorge, wie jener der gesammten Regierung und auch des gemeinsamen Ministeriums wärmstens ans Herz zu legen, und dafür sprechen sehr wichtige — ich möchte sagen — allgemeine Momente. Ich bin durchaus nicht berufen, hier das Wort für die Actionäre zu ergreifen, denn wer der Unternehmung sein Geld anvertraut, mus eben die Chancen tragen, wie die Verhältnisse sie mit sich bringen, und ich kann es nicht billigen, wenn ein Actionär, falls es ihm nicht gut geht, gleich um die Hilfe des Staates ruft. Es soll aber, incidenter bemerkt, nicht unerwähnt bleiben, dass, so weit mir die Verhältnisse bekannt sind, gerade die Actien der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sich viel im Besitze von sogenannten kleinen Leuten befinden, welche den Abgang von Zinsen sehr schmerzlich empfinden. Aber eine andere und weit wichtigere Angelegenheit ist es, welche es gerechtfertigt erscheinen lässt, wenn die hohe Regierung sich veranlasst fände, der Gesellschaft ihre wirksame Hilfe angedeihen zu lassen, und ich möchte diese Frage eine sociale nennen. Es ist dies der Pensionsfond der Gesellschaft, welcher sich in einer geradezu desolaten Lage befindet. Ganz abgesehen davon, dass derselbe dem gesellschaftlichen Unternehmen circa eine halbe Million schuldet, welche total uneinbringlich ist, hat doch die Gesellschaft überdies selbst in jenem Falle, wo die beitragleistenden Beamten ihre Quote zum Pensionsfond freiwillig erhöhen würden, noch einen Beitrag von mindestens 200.000 fl. jährlich beizusteuern, und ich betrachte es von meinem unmassgeblichen Standpunkte als etwas Selbstverständliches, dass auf Grund eines bestehenden Pensionsstatutes jede Gesellschaft zum mindesten die moralische Verpflichtung habe, für den Pensionsfond unter allen Umständen aufzukommen. Aber auch von einem anderen Gesichtspunkte empfiehlt es sich, das Unternehmen zu stärken und zu kräftigen, und zwar von dem Gesichtspunkte, dass das Unternehmen eine sehr bedeutende Prioritätenlast besitzt, von der wieder ein beträchtlicher Theil in Gold verzinslich und rückzahlbar ist. Nach den mir gewordenen ziemlich verlässlichen Informationen befinden sich von diesen Prioritäten circa 25 Millionen in Süddeutschland, und wenn auch glücklicher Weise von einem Bedenken oder von einer Besorgniss durchaus nicht die Rede ist, und wenn auch die Prioritätengläubiger sich heute mit Recht in diesem Besitze vollkommen beruhigt fühlen, so möchte ich doch vor einer allzu grossen Zuversicht gewarnt haben. Denn wenn, was ich nicht hoffe, einmal ein Funken hineingeworfen würde, so könnte möglicher Weise und bedauerlicher Weise ein Miss-

trauen platzgreifen, welches in seinen Dimensionen nicht zu berechnen ist, und das wir von unserem allgemeinen Standpunkte aufzuhalten und zu beseitigen alle Ursache haben, denn Süddeutschland und Deutschland überhaupt ist für den Absatz unserer österreichischen Prioritäten einer der wichtigsten und massgebendsten Märkte.

Aber auch eine politische Seite hat die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche gleich bei ihrer Begründung sich geltend gemacht hat, und deren Träger sie ja bis heute noch immer geblieben ist. Sie ist die Trägerin unseres Handels und unseres Exportes, wenigstens zum grossen Theile, nach dem Orient, und wir wissen, dass mit solchen commerciellen Verbindungen auch ein gut Stück politischen Einflusses verknüpft und verbunden ist. Ich habe seit meiner Kindheit sehr viel von der österreichischen Interessensphäre sprechen gehört, und wir haben gewiss dieser Interessensphäre auch bereits sehr namhafte Opfer gebracht. Nun betrachte ich eine Stärkung des Unternehmens in der Richtung als sehr angezeigt und wünschenswerth, da sich gerade an der unteren Donau eine sehr bedenkliche und gefährliche Concurrenz geltend macht, und wir bereits sehen, dass so ziemlich alle Uferstaaten daran gehen, mit namhaften Opfern selbstständige Gesellschaften ins Leben zu rufen und uns mit der Concurrenz auf commerciellem und wirthschaftlichem Gebiete auch jedenfalls den berechtigten politischen Einfluss mindestens zu erschweren und streitig zu machen. Leider kann bei dieser Gelegenheit nicht unerwähnt bleiben, dass sich eine solche Concurrenz auch in der eigenen Monarchie geltend macht, und dass sogar die andere Reichshälfte nicht übel Miene macht, ein Unternehmen zu beeinträchtigen und zu schädigen, welches sich dereinst der Patronanz eines vielgefeierten und heute noch in bestem Andenken stehenden Staatsmannes jenseits der Leitha zu erfreuen hatte. Wir wollen aber hoffen, dass die bessere Einsicht, die Billigkeit und das Gefühl für die gesammtstaatlichen Aufgaben auch in der anderen Reichshälfte über eine engherzige Auffassung und eine vielleicht zu weit gehende Auslegung nationaler Aspirationen den Sieg davontragen werden. Redner schliesst, indem er der hohen Regierung die Angelegenheit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nochmals wärmstens ans Herz legt.

Hierauf wird der Staatsvoranschlag nebst dem Finanzgesetze für das Jahr 1890 in zweiter und dritter Lesung unverändert angenommen.

Freiherr von Königswarter erstattet im Namen der finanziellen Commission Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die zeitliche Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer für den Betrieb der Schiffahrt zur See mit Dampfern und eisernen oder stählernen Segelschiffen, welche im Inlande erbaut wurden.

Dem Gesetzentwurfe wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung die verfassungsmässige Zustimmung ertheilt.

Freiherr von Königswarter referirt Namens der Finanz-Commission über den Entwurf des Gesetzes, betreffend die für das Landes-Eisenbahnanlehen des Herzogthums Steiermark im Höchstbetrage von 10 Millionen Gulden ö. W. zu gewährenden staatlichen Begünstigungen.

Dem Gesetzentwurfe wird in zweiter und dritter Lesung die verfassungsmässige Genehmigung ohne Debatte ertheilt.

Graf Goëss referirt im Namen der Eisenbahn-Commission über die Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Schrambach nach Kernhof auf Staatskosten.

Die Vorlage gelangt in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung in zweiter und dritter Lesung unverändert zur Annahme.

Derselbe Referent erstattet Namens der Eisenbahn-Commission Bericht über die Gesetzesvorlage, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für den Bau der Unter-Krainer Bahn.

Dem Gesetzentwurfe wird in zweiter und dritter Lesung ohne Debatte die verfassungsmässige Zustimmung ertheilt.

In der 86. Sitzung des Herrenhauses vom 20. Mai referirt Freiherr v. Pusswald im Namen der Budget-Commission über den Gesetzentwurf, womit einige Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, abgeändert werden.

Die Vorlage gelangt ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung zur Annahme.

In der 416. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Mai ergreift das Wort

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem:

In der 362. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 7. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Ritter von Proskowetz und Genossen in Absicht auf schleunigste Einführung des Personen-Zonentarifes analog dem Zonentarife in Ungarn, gleichwie wegen baldigster Einführung der ausgiebigsten Verbilligung der Güterbeförderungen, pari passu mit jener in Ungarn, auf den österreichischen Staatsbahnen, zugleich aber auch durch die Initiative des Handelsministeriums auf sämmtlichen Privat-Transportanstalten, an mich die Frage gerichtet:

„Ist der Handelsminister nicht gewillt, die Einführung des Zonentarifes in Ungarn zum Anlasse einer allgemeinen Reform der Personentarife zu nehmen und bei dieser Gelegenheit auch eine Ermässigung der Gütertarife, insbesondere für Exportartikel, herbeizuführen?“

Ferner haben in der 374. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. März d. J. die Herren Abgeordneten Ursin und Genossen in Anbetracht der hohen Wichtigkeit, welche billige Transportkosten für Handel und Gewerbe besitzen, die Anfrage an mich gerichtet:

„Ist der Handelsminister geneigt, mit der kgl. ungarischen Regierung und mit den in Betracht kommenden Transport-Gesellschaften in Unterhandlung zu treten, dass die für Handel und Gewerbe nachtheilige Refactie im Allgemeinen, ganz besonders aber die geheimen Frachtbegünstigungen, wie diese bei dem Transporte des ungarischen Mehles vorkommen, gänzlich eingestellt werden, sowie auch dahin zu wirken, dass nicht allein bei Staatsbahnen, sondern auch bei allen Transportunternehmungen die allgemeine Ermässigung der Frachtsätze zur Thatsache werde?“

In Beantwortung dieser Interpellationen beehre ich mich bezüglich der angeregten Reform der Personentarife auf den demnächst einzuführenden neuen Tarif unserer Staatsbahnen, sowie auf den damit im Zusammenhange stehenden Gesetzentwurf zu verweisen, der die möglichst allgemeine Ausdehnung dieser Tarifreform auf die österreichischen Privatbahnen zum Zwecke hat.

Anlangend die Frachtentarife, haben die zweitgenannten Herren Interpellanten in den ihrer Anfrage vorausgeschickten Ausführungen sich auf eine angeblich von mir in der 330. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. April 1889 gemachte Aeusserung bezogen, wonach ich erklärt hätte, mit allen mir zu Gebote stehenden Mitteln die Regelung des Transportwesens, beziehungsweise die Ermässigung der Frachtsätze zur Durchführung gelangen zu lassen, wonach sodann die in dieser Interpellation gestellte Anfrage mit der Bemerkung begründet wird, dass nach den gemachten Wahrnehmungen dieses Versprechen bisher nicht zur Thatsache geworden sei. Dem gegenüber muss ich vor Allem constatiren, dass eine Aeusserung des vorbezeichneten Inhaltes von mir weder in der angeführten Sitzung, noch, so viel ich mich erinnere, in dieser allgemeinen Form bei einem anderen Anlasse abgegeben worden ist.

Ich bin vielmehr der Ansicht — und damit gehe ich auf den eigentlichen Gegenstand der vorliegenden Anfragen über — dass an eine Regelung des Transportwesens im Sinne einer allgemeinen Ermässigung der Frachtsätze von Seite der Regierung derzeit nur mit der äussersten Vorsicht herangetreten werden könnte, einerseits deshalb, weil die allseits und namentlich auch von den erstgenannten Herren Interpellanten begehrte, für die Eisenbahnen zweifellos mit namhaften materiellen Opfern verbundene Herabsetzung der Personentarife das nächste in tarifpolitischer Richtung anzustrebende Ziel bildet, andererseits aber auch mit Rücksicht darauf, dass eine allgemeine Herabsetzung der Frachtsätze in Folge des damit verbundenen Einnahmenausfalles es ausserordentlich erschweren würde, jene Tarifermässigungen mit Nachdruck zu verfolgen, welche durch besondere Bedürfnisse der Production und des Handels bedingt erscheinen.

Dass das Handelsministerium es auf letzterem Gebiete an Bemühungen nicht fehlen lässt, in dieser Beziehung vielmehr erfolgreich thätig ist, dürfte auch den geehrten Interpellanten wohl nicht unbekannt geblieben sein.

Ich erlaube mir diesfalls auf die vor Kurzem im Interesse der Zucker-Industrie durchgeführten namhaften Frachtermässigungen, sowie auf die in Ausübung des vom Staate vorbehaltenen Rechtes bewirkte Reduction der Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, namentlich auch für Kohle, hinzuweisen.

Anlangend die gleichfalls zur Sprache gebrachten Refactien, so erlaube ich mir — ohne hier auf die schon oft behandelte Frage der commerciellen Vortheile von Tarifermässigungen, welche nicht an die strenge Form der Tarife gebunden sind, nochmals eingehen zu wollen — lediglich hervorzuheben, dass auch bezüglich der Refactien die Veröffentlichung auf Grund der bestehenden Normen die Regel bildet, von welcher nur in solchen Fällen, wo staatswirthschaftliche Rücksichten höherer Art in Betracht kommen, durch die Aufsichtsbehörde unter derartigen Cautelen dispensirt werden kann, welche eine persönliche Bevorzugung einzelner Versender mit Sicherheit ausschliessen.

Sowohl bezüglich der möglichsten Einschränkung der Refactien als auch in Betreff der thunlichsten Vereinfachung der Tarife sind übrigens, wie gleichfalls allgemein bekannt, Verhandlungen mit dem königl. ungarischen Fachministerium im Zuge.

Geheime Refactien für ungarisches Mehl endlich, wie solche nach Angabe der Herren Interpellanten bestehen sollen, sind auf österreichischen Bahnstrecken nicht vorhanden, und hat auch das Handelsministerium von einer etwaigen Gewährung durch ungarische Bahnverwaltungen keine Kenntniss.

Es dürfte hier eine Verwechslung mit der seinerzeit mehrfach besprochen Refactie für ungarisches und serbisches Getreide nach Wien, Budapest u. s. w. vorliegen, bezüglich welcher seither, nach eingehender Erörterung des Gegenstandes zwischen den betheiligten Fachministerien, der auf die österreichische Strecke von der Landesgrenze bis Wien entfallende Nachlass im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 98 vom 22. August 1889 zur Veröffentlichung gelangt ist.

In der 323. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 30. März v. J haben die Herren Abgeordneten Dr. **Bulat** und Genossen nachstehende Interpellation an mich gerichtet:

„1. Welche Verhandlungen hat die k. k. Regierung wegen Anschluss der dalmatinischen Bahn an das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz im Sinne der Resolution des hohen Abgeordnetenhauses vom 3. Mai 1883 und 21. Mai 1887 gepflogen?

2. Hat die k. k. Regierung die in der Sitzung vom 17. Mai 1888 angemeldeten technischen Grundlagen für das Project der Eisenbahnlinie Knin-Novi ausgearbeitet?"

Ich beehre mich, in **Beantwortung** dieser Interpellation Nachfolgendes zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen:

Die mit Bezug auf obige Resolutionen schon vor längerer Zeit wieder aufgenommenen Verhandlungen mit dem gemeinsamen Ministerium und der königl. ungarischen Regierung wegen Sicherstellung des Ausbaues einer an die Dalmatiner Staatsbahn bei Knin anschliessenden Fortsetzungslinie durch das Unna-Thal nach Novi zum Anschlusse an das Bahnnetz der Monarchie, haben bisher keine Aussicht auf einen baldigen Erfolg eröffnet. Ich habe daher Anlass genommen, die Frage anzuregen, ob es nicht zweckmässig wäre, eine tiefer im Lande liegende, den volkswirthschaftlichen Interessen der Occupations-Länder in weiterem Umfange Rechnung tragende Bahnverbindung ins Auge zu fassen. Als solche wurden namentlich zwei Alternativ-Linien in Betracht gezogen, die in ihrer Anfangsstrecke mit der ursprünglich projectirten Eisenbahn Knin-Novi zusammenfallen, im weiteren Trassenzuge aber einerseits durch das Sana-Thal über Ključ und Sanskimost nach Prjedor, andererseits durch das Vrbas-Thal nach Banjaluka führen, daher in beiden Fällen den Anschluss an das Eisenbahnnetz der Monarchie vermittelst der Bahnlinie Dobrlin-Banjaluka herstellen würden. Die eingeleitete generelle Recognoscirung dieser Varianten konnte jedoch wegen der bekannten ungünstigen klimatischen und Terrainverhältnisse nur langsam fortschreiten und war bei Eintritt des Winters noch nicht beendet.

Soweit dermal beurtheilt werden kann, dürfte die Ausführung der fraglichen Verbindungsstrecken sowohl als Normalwie als Schmalspurbahn technisch möglich erscheinen und im ersteren Falle ungefähr denselben Kostenaufwand wie die Bahnlinie Knin-Novi erfordern, wovon selbstverständlich nur der auf die Strecke von Knin bis zur Landesgrenze gegen Bosnien entfallende Theilbetrag die österreichischen Finanzen allein treffen könnte.

In Kundgebungen der Interessenten wurde neuestens auch eine Bahnlinie in Anregung gebracht, welche eine Verbindung Spalatos mit der Bosna-Bahn bei Janici bezweckt und vielleicht über Almissa durch das Cetina-Thal, womöglich mit Einbeziehung von Livno, dann durch das obere Vrbas-Thal und über Travnik führen würde.

Bezüglich dieser jedenfalls schmalspurig herzustellenden Bahnlinie wurde die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, auf Grund der vorhandenen Kartenbehelfe allgemeine technische und commercielle Erhebungen anzustellen, um hiernach beurtheilen zu können, ob die Voraussetzungen für ein näheres Eingehen auf dieses Project vorhanden sind.

Diese Erhebungen sind bereits zum Abschlusse gelangt, und wurde dem Handelsministerium das bezügliche Operat vor wenigen Tagen vorgelegt.

Dasselbe wird nunmehr im Handelsministerium einer eingehenden Erwägung und Ueberprüfung unterzogen werden, welche in Anbetracht der Schwierigkeit und Kostspieligkeit des fraglichen Bahnbaues wie auch der hiedurch berührten Interessen der Dalmatiner Staatsbahn eine besondere Sorgfalt und Gründlichkeit erheischt. Nach Massgabe des Ergebnisses der vorzunehmenden Ueberprüfung wird es der Regierung möglich sein, über die Wahl der zur eventuellen Sicherstellung im Einvernehmen mit dem gemeinsamen Ministerium ins Auge zu fassenden Eisenbahnverbindung schlüssig zu werden, wobei in erster Linie auf die berechtigten Interessen Dalmatiens Bedacht zu nehmen sein wird.

In der 378. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 21. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. **Menger**, Dr. **Fuss** und Genossen die Anfrage gestellt:

„Gedenkt der Handelsminister die nöthigen Massnahmen zu treffen, damit sowohl die Linie Troppau-Ratibor wie auch die Linie Ottmachau-Landesgrenze-Lindewiese rechtzeitig in Angriff genommen werden, so dass der Bau ohne Verzögerung zugleich mit der preussischen Strecke der betreffenden Bahn mit Sicherheit ermöglicht werde?"

Auf denselben Gegenstand bezieht sich auch die in der 352. Sitzung des hohen Hauses am 6. December v. J. von den Herren Abgeordneten **Kaiser** und Genossen an mich gerichtete Interpellation, deren zweiter von mir noch nicht beantworteter Fragepunkt folgenden Inhalt hat:

„Ist die k. k. Regierung entschlossen, endlich die Durchführung des Baues der Localbahnlinie Lindewiese-Ottmachau durch die Localbahn-Gesellschaft oder durch den Staat selbst zu bewerkstelligen, und kann die Bevölkerung des nordwestlichen Schlesien hoffen, innerhalb einer kürzeren Zeit die Bahn Lindewiese-Ottmachau in Betrieb gesetzt zu sehen?"

Ich habe die Ehre diese Interpellationen mit Nachstehendem zu **beantworten**:

Den Ausbau der in Preussen gelegenen Strecken der Eisenbahnverbindungen Lindewiese-Ottmachau und Troppau-Ratibor erachte ich nach den mir vorliegenden amtlichen Mittheilungen als gesichert ansehen zu können.

Bezüglich des Ausbaues der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecke Lindewiese-Barzdorf der vorgenannten Eisenbahnverbindung Lindewiese-Ottmachau besteht allerdings, wie bekannt, keinerlei internationale Verpflichtung.

Die Regierung wird indess, in Würdigung der allgemein anerkannten wirthschaftlichen Nützlichkeit dieses Bahnprojectes nicht unterlassen, ihre Bestrebungen in Absicht auf die Sicherstellung des fraglichen Bahnbaues mit allem Nachdrucke fortzusetzen, und hofft, dieselben baldmöglichst zum befriedigenden Abschlusse zu führen.

Die Entscheidung über die diesfalls zu treffenden Massnahmen wird aber in erster Linie davon abhängen, dass die betheiligten Kreise ihr Intesesse an dem projectirten Bahnbau durch bindende Zusicherung angemessener Beitragsleistungen zur Beschaffung des verhältnissmässig sehr erheblichen Baucapitales bethätigen.

In dieser Hinsicht werden der schlesischen Landesregierung demnächst die entsprechenden Weisungen zugehen.

Es darf übrigens nicht ausser Acht gelassen werden, dass der Ausbau der preussischen Bahnstrecke von Ottmachau bis zur Reichsgrenze bei Heinersdorf-Barzdorf auch ohne gleichzeitige Fortsetzung bis Lindewiese für den Verkehr der benachbarten Theile Oesterreichisch-Schlesiens erwünschte Vortheile in Aussicht stellt.

Was endlich die projectirte Eisenbahnverbindung Troppau-Ratibor anbelangt, so ist die Ausführung des Baues der kurzen Theilstrecke von Troppau bis zur Reichsgrenze durch Concessions-Ertheilung an die mährisch-schlesische Centralbahn in Gemässheit des österreichisch-preussischen Staatsvertrages vom Jahre 1885 in der Art sichergestellt, dass die bezeichnete Bahnstrecke jedenfalls gleichzeitig mit der preussischen Anschlussstrecke bis Ratibor vollendet und dem Verkehre übergeben werden wird.

In der 398. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 2. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Slavik und Genossen unter Berufung auf die für Getreide und Mehl ungarischer Provenienz im Verkehre nach Oesterreich bestehenden Tarife eine Interpellation an mich gerichtet, welche folgende Anfragen enthält:

„1. Welche Massnahmen gedenkt die Regierung zu ergreifen, um die österreichische Landwirthschaft und Mühlenindustrie gegen die durch eine einseitige Tarifpolitik bevorzugte Concurrenz zu schützen?

2. Gedenkt die Regierung mit den Privatbahnen in Verhandlung zu treten, um dieselben zu veranlassen, dass sie für einheimisches Getreide, Mehl und Mahlproducte jene Frachtenantheile rücksichtlich ihrer Strecken gewähren, wie sie solche aus den directen Frachtsätzen des österreichisch-ungarischen Verbandstarifes Theil III, Heft 1, 2 und beziehen?

3. Will die Regierung die privilegirte Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft veranlassen, dass dieselbe auf den österreichischen Linien jenes Barême für einheimisches Getreide, Mehl und Mahlproducte einführe, wie sie solches für die gleichen ungarischen Producte erstellt hat?"

Bevor ich auf die Beantwortung der einzelnen gestellten Anfragen eingehe, möchte ich hinsichtlich des als Motivirung vorausgeschickten Wunsches den geehrten Interpellanten nach einer allgemeinen Tarifregulirung mich auf die wiederholten, auch in diesem hohen Hause ausgeführten eingehenden Darlegungen beziehen, worin das Handelsministerium auf Grund der übereinstimmenden Ansicht der hierüber einvernommenen Fachkreise die Ueberzeugung zum Ausdrucke gebracht hat, dass den Bedürfnissen der Mühlenindustrie nicht sowohl durch eine generelle Aenderung des betreffenden Tarifsystems, als vielmehr durch specielle, den individuellen Bedürfnissen angepasste Vorsorgen Rechnung getragen werden kann.

Was nun weiter die von den geehrten Interpellanten in Beschwerde gezogenen Refactien für ungarisches Mehl und Mahlproducte nach Böhmen, Mähren und Schlesien anbelangt, so ist es dem hohen Hause gleichfalls schon aus früheren Ausführungen bekannt, dass diese zuletzt im Verordnungs-Blatte vom 4. Jänner 1890, unter Nr. 110 bis 113 veröffentlichten Refactien, deren höchstes Ausmass zur Zeit der offenen Schifffahrt 23 fl. per Wagen beträgt, zunächst von der einer tarifarischen Ingerenz der k. k. Regierung entrückten Route Budapest-Bruck a/d. Leitha-Wien dem Wasserwege gegenüber eingeräumt worden sind und von der Marchegger Route lediglich aus Concurrenzrücksichten übernommen werden mussten. — Ausserdem bestehen bezüglich der österreichischen Eisenbahnstrecken, woselbst die Bestimmungen über die Veröffentlichung von Frachtbegünstigungen mit aller Strenge gehandhabt werden, geheime derartige Refactien überhaupt nicht.

Anlangend die gestellten Fragen, darf ich bezüglich der Frage 1 darauf hinweisen, dass der Entwicklung der Absatzverhältnisse der österreichischen Mühlen von Seite des Handelsministeriums die angelegentlichste Aufmerksamkeit zugewendet wird. Die hierüber geführten statistischen Aufzeichnungen lassen auch, insoweit dieselben bezüglich des Jahres 1889 derzeit schon vorliegen, bereits erkennen, dass die diesem hohen Hause im Vorjahre dargelegten tarifarischen Massnahmen den angestrebten Zweck in wirksamer Weise gefördert haben.

Das Handelsministerium ist übrigens bemüht gewesen, die Bahnverwaltungen ausser der einfachen Prolongirung der ursprünglich nur bis Ende September 1889 zugestandenen Tarifermässigungen noch zu weiteren Zugeständnissen zu Gunsten der österreichischen Mühlenindustrie zu bestimmen.

Da nämlich die vorhin erwähnten Tarifermässigungen in Folge der Bedingung der Aufgabe ganzer Wagenladungen für kleinere Mühlen-Etablissements, sowie bei Versendung nach weniger bedeutenden Consumtionsorten schwer zugänglich waren, so wurde das Augenmerk einer Seitens des Staats-Eisenbahnrathes in der Frühjahrs-Session des Jahres 1889 gegebenen Anregung entsprechend dahin gerichtet, die Bahnverwaltungen zur Gewährung von Tarifermässigungen für Sendungen in kleineren Quantitäten, vornehmlich von 5000 kg, zu bestimmen. Demgemäss haben die Bahnen im österreichischen Eisenbahnverbande bei Aufgabe von 5000 kg die Frachtsätze für Sendungen von 10.000 kg mit einem nur 10percentigen Aufschlage zugestanden.

Im Localverkehre der Oesterreichischen Staatsbahnen ist für solche Sendungen bei einer Verfrachtungsdistanz bis 300 km eine 15percentige Ermässigung der Sätze der Classe A eingeräumt worden.

Auch die Privatbahnen haben ihrerseits ähnliche Begünstigungen gewährt.

Bezüglich des in Zahl 3 der gestellten Anfrage zum Ausdrucke gebrachten Wunsches nach Einführung des im österreichisch-ungarischen Wechselverkehre der Staatseisenbahn-Gesellschaft für Getreide, Mehl und Mahlproducte geltenden Barêmes auch für den Verkehr der erwähnten Artikel einheimischer Provenienz auf den österreichischen Linien der genannten Gesellschaft, bedarf es bei dem Umstande, als dieses Barême im Allgemeinen keine günstigeren, vielfach aber sogar höhere Frachtsätze ergibt wie jene, welche in dem Ausnahmetarife vom 1. October 1888 für Mehl und Mahlproducte zu Gunsten der österreichischen Mühlenindustrie eingestellt sind, noch einer genaueren Untersuchung, ob dieser Vorschlag, welcher nur eine Ermässigung der Tarife für die Beförderung österreichischen Getreides in nicht concurrenzirten Relationen herbeiführen würde, in der That geeignet wäre, der Erreichung des den Herren Antragstellern vorschwebenden Zweckes besser zu dienen, als es durch die bereits bestehenden Massnahmen geschieht.

Was schliesslich die im Punkte 2 der Anfrage gegebene Anregung anbelangt, wonach mit den Privatbahnverwaltungen in Verhandlungen getreten werden soll, um dieselben zu veranlassen, dass sie für einheimisches Getreide, Mehl und Mahlproducte jene Frachtantheile rücksichtlich ihrer Strecken gewähren, wie sie solche aus den directen Frachtsätzen des österreichisch-ungarischen Verbandstarifes, Theil III, Heft 1, 2 und 3, beziehen, so ist zunächst nicht zu verkennen, dass dieser Vorgang ein Abgehen von den insgemein als geltend anerkannten tarifarischen Grundprincipien involviren würde, welchen gemäss in Verbandsverkehren auch dort, wo keine besonderen Concurrenzen zu berücksichtigen kommen, für längere Distanzen, wenn nicht schon überhaupt billigere Einheitssätze, so doch wenigstens in der Manipulationsgebühr gekürzte Frachtsätze zur Einrechnung gelangen.

In Anbetracht der im vorliegenden Falle obwaltenden besonders berücksichtigungswerthen Interessen werde ich jedoch nicht unterlassen, die gegebene Anregung in eingehende Erwägung zu ziehen, und, insoweit ein derartiges Vorgehen nach Massgabe weiterer fachmännischer Erörterung des Gegenstandes im Vereine mit der General-Direction der Staatsbahnen als entsprechend erkannt werden sollte, die gewünschte Verhandlung mit den Privatbahnverwaltungen einzuleiten.

In der 383. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses am 27. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Eichhorn und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, welche eine Reihe von Fragen enthält, die sich auf die für die Bediensteten der Wiener Tramway-Gesellschaft zu erlassende Dienstordnung und die Geltendmachung der Interessen der Bediensteten bei diesem Anlasse beziehen.

Ich beehre mich in Beantwortung dieser Interpellation dem hohen Hause mitzutheilen, dass laut Verfügung des Herrn Statthalters für Niederösterreich vom 8. Mai 1890, Z. 27.741, die neue Dienstordnung für das Dienstpersonale der Wiener Tramway-Gesellschaft im Namen des Handelsministeriums genehmigt und an den Verwaltungsrath der Gesellschaft hinausgegeben worden ist.

Den Tramwaybediensteten war hiebei durch die der Genehmigung der gedachten Dienstordnung vorausgegangene Einvernehmung von aus ihren Kreisen frei gewählten Vertrauensmännern Gelegenheit geboten, ihre einschlägigen Wünsche vorzubringen, und ist auf diese letzteren, insoweit sie mit den Anforderungen des öffentlichen Dienstes vereinbar schienen, bei Feststellung der genehmigten Dienstordnung thunlichst Bedacht genommen worden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Kohlenrutschen am Wiener Bahnhofe.) Am Wiener Bahnhofe der Oesterr. Nordwestbahn werden neue Kohlenfächer an die Kohlenrutschen des A. Maschka für dessen Zwecke angebaut.
[30. April, Z. 14.003.]

— (Linie Wien-Prag: Wasserreservoirs in der Station Nimburg.) In der Station Nimburg der Oesterr. Nordwestbahn wird aus Anlass des gesteigerten Wasserbedarfes ein viertes Wasserreservoir aufgestellt. [26. April, Z. 9937.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einbau in der Gepäcksabgabshalle in der Station Wien.) In der Station Wien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wird in der Gepäcksabgabshalle ein hölzerner Einbau zur Abstempelung einlangender ausländischer Journale durch die Speditionsfirma Th. Bindtner hergestellt.
[3. Mai, Z 18.604.]

— (Linie Minkowic - Swolenowes: Nivelettehebung in km 3·0/7) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung des Projectes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Nivelettehebung in km 3·0/7 der Strecke Minkowic-Swolenowes, für den 24. Mai anberaumt. Die Leitung dieser Amtshandlung übernahm der k. k. Bezirkshauptmann in Schlan. [G.-I.-Z. 8111.]

— (Linie Schwechat-Mannersdorf: Anbau an das Frachtenmagazin und Anlage eines Kohlenlagerplatzes in der Station Gross-Schwechat.) In Folge der steten Hebung des Güterverkehres in der Station Gross-Schwechat hat sich die Nothwendigkeit zur Herstellung eines offenen mit einem Flugdache versehenen Anbaues an das Frachtenmagazin ergeben. Da in Folge der Errichtung einer Fabrik für Fettartikel auch die Kohlenabgabe eine Zunahme erfahren hat, so wird ausserdem noch ein Kohlenlagerplatz zur Ausführung gebracht. [22. April, Z. 14.008.]

Steyrthalbahn. (Geleisepläne für die Stationen Leonstein und Molln.) Die Geleisepläne für die Stationen Leonstein und Molln der Steyrthalbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [4. Mai, Z. 18.341.]

— (Mauerwerksanlage der Mühlbach- und Steyrleithengrabenbrücke im km 24.663 und 24.680.) Das Project, betreffend die Mauerwerksanlage der Mühlbach- und Steyrleithengrabenbrücke im km 24.663 und 24.680 im Zuge der Steyerthalbahn, wurde zur Ausführung genehmigt. [29. April, Z. 18.181.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Auflassung der Haltestelle Wołczkowce auf der Strecke Stanislau-Czernowitz und Einführung der Staats- und Privat-Telegraphen-Correspondenz bei der neu eröffneten Haltestelle Widynów der bezeichneten Strecke.) Die für den allgemeinen Telegraphenverkehr eröffnete Haltestelle Wołczkowce der Strecke Stanislau-Czernowitz wurde mit 1. April aufgelassen und mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums der allgemeine Telegraphenverkehr dortselbst eingestellt. Gleichzeitig wurde Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt, dass bei der in der bezeichneten Strecke neu eröffneten Haltestelle Widynów die Staats- und Privat-Telegraphen-Correspondenz eingeführt werde. [8. Mai, Z. 18.704.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Anbringung der Vacuum-Bremsleitung an 5 Stück Milch- und 10 Stück gedeckten Güterwagen.) Die Centralverwaltung der genannten Bahnen hat beschlossen, an 15 Stück Lastwagen, und zwar 4 Stück Milchtransportwagen und 10 Stück Kastenwagen der Oesterr. Nordwestbahn, sowie an einem Milchtransportwagen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, die Vacuum-Bremsleitung anbringen zu lassen. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfälligen Anträge der genannten Centralverwaltung genehmigt. [11. Mai, Z. 13.440.]

Maschinen- und Waggon-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering. (Bau eines Lowry mit Bremse von 15 t Tragkraft.) Die von der Direction der genannten Maschinen- und Waggon-Fabriks-Actien-Gesellschaft eingereichten Typenpläne, wonach über Bestellung der Krainischen Industrie-Gesellschaft in Assling ein Lowry mit Bremse (und achtklötziger Bremse) und 15 t Tragkraft für Zwecke der Schleppbahn der genannten Gesellschaft gebaut werden soll, wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [15. Mai, Z. 13.807.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausbau der erstclassigen Eisenbahn Mitrovicza - Vinkovcze.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass sie vom kgl. ungar. Handelsminister (Erlass vom 5. Mai, Z. 22.874/III) mit dem Ausbaue der erstclassigen Eisenbahn Mitrovicza-Vinkovcze betraut wurde. Die öffentliche Offertverhandlung auf die unter ihrer Leitung auszuführenden Unterbau-, Beschotterungs- und Oberbauarbeiten, sowie auf die Lieferung der Schwellen und sonstigen Holzmaterialien für den Oberbau, ferners auf die Vergebung der Hochbauten, Bahnabschlüsse und Distanzirung findet am 7. Juni in Budapest, Directionsgebäude der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Andrássystrasse 75, statt, woselbst sowohl als auch bei der Bauexpositur in Vinkovcze, die Bedingnisshefte zur Einsicht erliegen. Die erste Section beginnt bei der Endstation Mitrovicza der Staatsbahnlinie India - Mitrovicza einschliesslich der Station, und reicht bis Profil 401 bei der zukünftigen Station Tovarnik, die zweite Section von Profil 401 bis zur gemeinschaftlichen Station Vinkovcze der Staatsbahnlinien Vinkovcze—Gunja-Brčka und Dálja—Bosna-Bród, und betragen die approximativen Kosten der gesammten Arbeiten fl. 1,812.000. Durch diese Bahn, welche gegen Osten das Schlussglied der sogenannten „Grenzbahnen" bildet, werden die Linien Nagyvárad (Grosswardein)-Eszék-Villany und Vinkovcze-Brčka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen untereinander verbunden und hiedurch auch die directe Verbindung Belgrads über Semlin und Agram mit Triest hergestellt. Durch den Ausbau des westlichen Schlussgliedes der Grenzbahnen, d. i. der projectirten Linie Károlyváros (Carlstadt)-Sziszek (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1888 und Nr. 129 ex 1889) wird die Verbindung zwischen Belgrad, sowie Semlin und Fiume um Bedeutendes abgekürzt werden.

Projectirte Localbahn Léva-Neutra-Landesgrenze bei Lundenburg. (Projectsänderung.) Anlässlich der Maicongregation des Comitates Nyitra (Neutra) hat der Reichtags-Abgeordnete, kgl. Rath Ignaz Szulyovszky, den schriftlichen Antrag eingebracht, das Municipium möge mit Rücksicht darauf, dass nachdem die projectirte Localbahn Léva-Neutra-Szénicz-Landesgrenze bei Lundenburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125 ex 1889), für welche das Comitat die Bewilligung zu den Vorarbeiten alljährlich erneuern lässt, und deren Vorarbeiten schon grosse Summen verschlangen, keine Aussicht auf Realisirung habe, man statt dieser Linie die Verbindung Nagy-Bélicz—Tepla zu bewerkstelligen trachten, beziehungsweise die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten, für letztgenannte Strecke erlangen möge, da durch diese Linie der directe Verkehr via Vlarapass mit dem österreichischen Eisenbahnnetze hergestellt würde. Wie nun aus Budapest berichtet wird, wurde beschlossen, eine ausserordentliche Congregation des Comitatsmunicipiums einzuberufen, in welcher die Entsendung einer Deputation an den kgl. ungar. Handelsminister zum Beschlusse erhoben werden soll, welche diesem die Wünsche des Comitates vorzutragen haben wird.

Projectirte Localbahn Budapest (Ofen)—Nagy-Tétény. (Administrative Begehung.) Am 21. Mai fand unter Führung des Sectionsrathes im kgl. ungar. Handelsministerium Ladislaus Vörös und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats- und Communalbehörden, sowie der von der Trasse berührten Anrainer die administrative Begehung der projectirten Localbahn Ofen (Bruckbad) — Promontor — Nagy-Tétény (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 ex 1888) statt. Diese Localbahn bildet ein Ergänzungsglied der Budapester Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3), deren Hauptzweck die Approvisionirung der Landeshauptstadt ist.

Projectirte Localbahn Szegzárd-Baranyavár. (Interessenten-Conferenz.) In der am 15. Mai in Mohács unter Vorsitz des Grafen Alexander Széchényi abgehaltenen Conferenz der Interessenten der projectirten Localbahn Szegzárd-Baranyavár, welcher auch die Concessionswerber, Reichtags - Abgeordneter Emerich Veszter und Gabriel Bakos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44, 125 und 133 ex 1888), beiwohnten, wurde beschlossen, dass die projectirte Bahn bis zur Station Baranyavár der Strecke Eszék-Villány der Linie Nagyvárad (Grosswardein)-Eszék-Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlängert, beziehungsweise seinerzeit ausgebaut, und mit Rücksicht auf den bosnischen Verkehr nicht, wie ursprünglich projectirt, als Localbahn, sondern als Eisenbahn I. Classe hergestellt werden möge. Das Tolnaer Comitat verpflichtete sich, für jedes Kilometer fl. 3000 Stammactien zu übernehmen; desgleichen versprachen die Vertreter des Baranyaer Comitates eine entsprechende Unterstützung. Es wurde ferners beschlossen, Se. kaiserl. Hoheit Erzherzog Albrecht im Wege einer Deputation zu bitten, dieser Bahn, welche von bedeutendem Interesse für die von ihr berührten erzherzoglichen Domänen ist, seine Unterstützung zu gewähren; schliesslich wurde ein Executivcomité unter Vorsitz des Grafen Alexander Széchényi eingesetzt, welches die Verhandlungen mit dem kgl. ungar. Handelsministerium zu führen und die Financirungsarbeiten durchzuführen haben wird. Der Bau der Bahn soll, nach Erwerb der definitiven Concession, sofort in Angriff genommen und möglichst rasch durchgeführt werden.

Ausland.

Italien. (Cumulativdienst im Gepäcksverkehre zwischen der Mittelmeerbahn, der Società delle ferrovie Meridionali und der Società Lariana di Navigazione.) Die Mittelmeerbahn hat im Einvernehmen mit der Società delle ferrovie Meridionali mit der Società Lariana di Navigazione ein Uebereinkommen zum Zwecke der Regelung des Gepäcksverkehres im Cumulativdienste und zur zweckmässigeren Einrichtung des Omnibusverkehres zwischen der Station Como und dem See abgeschlossen. Dieses Uebereinkommen wurde bereits der Regierung zur Genehmigung vorgelegt.

— (Ergänzungsstrecken Cesio Busche-Bribano und Feltre-Cesio Busche.) Die betriebführende Gesellschaft des Adriatischen Netzes hat die Ausführung der Ergänzungsstrecken Cesio Busche-Sedico-Bribano und Feltre-Cesio Busche der Linie Treviso-Feltre-Belluno übernommen und wurde das bezügliche Uebereinkommen vom Eisenbahncomité (Comitato Superiore delle strade ferrate) genehmigt.

— (Specialtarif für den Transport lebender Cocons.) Die Gesellschaft für Seiden-Industrie und -Handel (Associazione dell' Industria e del Commercio delle Sete) hat an das Ministerium für öffentliche Arbeiten das dringende Ansuchen gerichtet, es möge der auch im Vorjahre in Geltung gewesene provisorische Specialtarif für die Beförderung von lebenden Cocons als Eilgut definitiv eingeführt werden. Die genannte Gesellschaft erklärt in ihrem Ansuchen, dass nur die fortgesetzte Anwendung dieses Specialtarifes es den Eisenbahn-Gesellschaften ermöglichen werde, eine klare Vorstellung über den Nutzen zu gewinnen, welcher sowohl der Industrie als auch der Eisenbahn aus der Tarifherabsetzung erwächst. Um eine bedeutende Zunahme im Transporte lebender Cocons herbeizuführen, ist es jedoch nach der Ansicht der genannten Gesellschaft nothwendig, dass mit dieser Tarifermässigung auch eine Herabsetzung des Tarifes für den Transport der leeren Behälter (Körbe) Hand in Hand gehe, welche durchschnittlich 20 pCt. des Gewichtes einer Ladung ausmachen.

— (Tarifermässigungen für Säemaschinen anlässlich der Ausstellung in Foggia.) Das Ministerium für Ackerbau, Industrie und Handel hat beim Inspectorate der Eisenbahnen Schritte unternommen, damit dasselbe Veranlassung treffe, dass Seitens der Eisenbahnverwaltungen für den Transport des für die vom 20. October bis 30. November l. J. in Foggia stattfindende internationale Ausstellung von Säemaschinen bestimmten Materials Tarifermässigungen bewilligt werden.

— (Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn.) Der Stand des im Betriebe und Baue befindlichen Materials der Mittelmeerbahn war mit 31. März l. J. folgender:

Material	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven			
mit ungekuppelten Rädern	53	—	53
„ vier gekuppelten Rädern	501	—	501
„ sechs „ „	452	2	454
„ acht „ „	169	3	172
Tenderlocomotiven für Secundärb.	54	7	61
Rangirlocomotiven	14	—	14
Summe	1243	12	1255
II. Personenwagen (für das Hauptnetz):			
Salon- und Breakwagen	58	1	59
Wagen I. Classe	483	1	484
„ II. „	732	1	733
Gemischte Wagen I./II. Classe	409	—	409
Wagen III. Classe	1491	73	1564
Gemischte Wagen I./II./III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
Gemischte Wagen: Postpacket und II. Classe	50	—	50
(Für das Secundärnetz):			
Wagen I. Classe	24	—	24
„ II. „	44	—	44
Gemischte Wagen I./II. Classe	43	—	43
Wagen III. Classe	119	—	119
„ „ „ mit Gepäcksraum	20	—	20
Summe	3544	76	3620
III. Gepäckswagen	935	—	935
IV. Frachtwagen:			
Pferdewagen	85	—	85
Wagen für Kleinvieh	60	—	60
Gedeckte Wagen f. Frachten u. Vieh	12308	100	12408
Ungedeckte Wagen			
mit hoher Brustwehr	5554	70	5624
mit niederer Brustwehr	3140	100	3240
Cisternenwagen	91	75	166
Schotterwagen	452	—	452
Rettungswagen	38	—	38
Tunnelwagen	2	—	2
Schneepflüge	51	—	51
Gas-Reservoirwagen	12	—	12
Andere Wagen	12	—	12
Summe	21805	345	22150

— (Stand des rollenden Materials des Adriatischen Netzes.) Am 31. März l. J. war der Stand des rollenden Materials des Adriatischen Netzes folgender:

Material	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven			
mit ungekuppelten Rädern	48	—	48
„ vier gekuppelten Rädern	407	—	407
„ sechs „ „	415	—	415
„ acht „ „	101	10	111
Tenderlocomotiven für Secundärb.	59	—	59
Rangirlocomotiven mit Tender	11	—	11
Special-Tenderlocomotiven	11	—	11
Dampfwagen (Belpaire)	2	—	2
Summe	1054	10	1064
II. Personenwagen (für das Normalnetz):			
Salon- und Breakwagen	59	—	59
Wagen I. Classe	322	18	340
„ II. „	485	18	503
Gemischte Wagen I./II. Classe	478	18	496
Wagen III. Classe	1430	—	1430
Gemischte Wagen II./III. Classe	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Zellenwagen	6	—	6
Postwagen	72	—	72
(Für das Secundärnetz):			
Wagen I. Classe	2	—	2
„ II. „	2	—	2
Gemischte Wagen I./II. Classe	25	—	25
Wagen III. Classe	163	—	163
Gemischte Wagen I./II./III. Classe	1	—	1
Wagen III. Classe mit Gepäcksraum	12	—	12
Summe	3074	54	3128
III. Gepäckswagen	619	10	629
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	86	7	93
Wagen für Kleinvieh	120	—	120
Gedeckte Wagen f. Frachten u. Vieh	11352	6	11358
Ungedeckte Wagen			
mit hoher Brustwehr	3687	201	3888
mit niederer Brustwehr	3485	45	3530
Cisternenwagen	119	52	171
Schotterwagen	508	—	508
Rettungswagen	40	—	40
Tunnelwagen	4	—	4
Schneepflüge	27	—	27
Summe	19428	311	19739

— (Stand des rollenden Materials der Sicilischen Bahnen.) Am 31. März l. J. war der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Bahnen folgender:

Material	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven			
mit vier gekuppelten Rädern	28	—	28
„ sechs „ „	73	—	73
Berg-Tenderlocomotiven	12	—	12
Rangirlocomotiven	8	—	8
Locomotiven mit zwei gekuppelten Achsen und abgesondertem Tender	7	—	7
Summe	128	—	128

Material	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	5	—	5
Wagen I. Classe	24	—	24
„ II. „	58	—	58
Gemischte Wagen I./II. Classe	78	—	78
Wagen III. Classe	186	—	186
Gemischte Wagen II./III. Classe	10	—	10
(Für den Secundärbetrieb):			
Gemischte Wagen I./II. Classe	—	10	10
Wagen III. Classe	—	10	10
Summe	361	20	381
III. Gepäckswagen	60	—	60
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Gedeckte Frachten- und Viehwagen	921	93	1014
Offene Frachtwagen			
mit hoher Brüstung	142	70	212
mit niederer Brüstung	365	—	365
Schotterwagen	6	—	6
Cisternenwagen	3	6	9
Rettungswagen	2	—	2
Summe	1448	169	1617

England. (Unfall durch Versagen der selbstthätigen Luftsaugbremse). Am 4. März ist in Carlisle durch Versagen der selbstthätigen Luftsaugbremse ein schwerer Unfall in der Weise herbeigeführt worden, dass der Zug, statt anzuhalten, die Station mit voller Geschwindigkeit durchfuhr und auf die ihm in demselben Geleise entgegenkommende Locomotive stiess, welche die Weiterbeförderung übernehmen sollte. Die Untersuchung ergab, dass die Bremsen schon zwischen London und Crewe mangelhaft gewirkt hatten. Auf letzterer Station fand Maschinenwechsel statt, wobei man dem Locomotivführer über die vorerwähnten Mängel Mittheilung zu machen vergass. Nach dem Unfall fand sich in dem Leitungsrohre zwischen Maschine und Tender eine geringe Menge Wasser, das muthmasslich zur Zeit des Versagens der Bremse gefroren war und so der Luft den Durchgang versperrt hat. Da bei dem Zusammenstosse vier Menschen getödtet worden waren, fand die in England vorgeschriebene gerichtliche Todtenbeschau statt, in deren Folge die Geschworenen den Locomotivführer von jeder Schuld frei sprachen, dagegen der Meinung Ausdruck gaben, „dass die London- und Nordwestern-Eisenbahn-Gesellschaft durch die Anwendung einer so unzuverlässigen Bremse eine schwere Verantwortung auf sich lade“.

[Centralblatt der Bauverwaltung.]

Amerika. (Eisenbahnbau in Californien.) Im Jahre 1888 wurden im Staate Californien 365·43 Meilen Eisenbahnkörper (um 109 Meilen mehr als im Jahre 1887) gebaut. Die Southern Pacific Compagnie baute allein 230·90 Meilen. Die Einnahmen im Jahre 1888 betrugen bei der

Northern Pacific Co.	18,041.200	Dollars
Southern „ „	46,000.000	„
Texas Pacific „	6,407.108	„
Canadian Pacific Co.	13,198.094	„
Mexikanische Central Co.	5,494.003	„

Eine der wichtigsten Eisenbahnbauten im Jahre 1888 war die Vollendung der California-Oregon Bahn, welche die reichen nördlichen Counties von Californien und die südlichen Counties von Oregon eröffnete. Der Passagierverkehr auf den Eisenbahnen im Jahre 1888 war folgender: Angekommen sind in S. Francisco 108.126, abgegangen 72.482 Personen.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator“ aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2441 Tonnen Gehalt ist am 17. April mit 96 Passagieren und 2748 Gewichtstonnen Ladung nach 16tägiger Fahrt von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte hauptsächlich: aus Bombay: 2115 t Baumwolle, hievon 444 t für Venedig und 46 t für Piräus, 106 t Myrabolamen, 29 t Kaffee, 267 t Ricinussamen für Venedig; aus Calcutta: 185 t Jute für Ancona, 19 t Baumwolle für Venedig; aus Port Said um 60.000 fl. Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,618.187 fl.

Deutsches Reich. (Begründung zum Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung einer regelmässigen Post-Dampfschiff-Verbindung zwischen Deutschland und Ostafrika.) Als Hauptmotiv für die Einrichtung einer eigenen Schiffahrtslinie von Hamburg, dem Hauptsitze der ostafrikanischen Handelsbeziehungen, nach Ostafrika wird die Nothwendigkeit hingestellt, dass Deutschland sich den nach seiner Handelsbedeutung ihm zukommenden Antheil an dem ostafrikanischen Handel nicht entziehen lassen dürfe, denn ein Stillstand in dieser Beziehung würde gegenüber dem Vorgehen der concurrirenden Länder gleich sein mit einem Zurückweichen der deutschen Interessen. Bis jetzt beschränkte sich der directe Verkehr Deutschlands mit dem ostafrikanischen Küstengebiete blos auf seltene gelegentliche Fahrten von Segelschiffen und Frachtdampfern. Ueber die Entwicklungs-Fähigkeit der weit ausgedehnten Küstenlandschaften Ostafrikas, von den nördlichen Hafenplätzen des Sultanates Zanzibar bis zu den britischen Besitzungen Südafrikas und ihrer Hinterländer wird ausgeführt, dass, wenngleich Barbarei und culturfeindliche Elemente die einst handelsthätigen und verkehrsbelebten Gestadeländer in Rückgang gebracht haben, jetzt mit dem Eindringen civilisatorischer Einflüsse, Gesittung und Gedeihen daselbst einkehren und ein neues wirthschaftliches Emporblühen hervorgerufen werden würde. Küste und Binnenland bieten eine Mannigfaltigkeit von Erzeugnissen, ein Culturvermögen des Bodens und zum Theile auch einen Reichthum an Bodenschätzen, welche bei angemessener Verwerthung die besten Ergebnisse verheissen. Es käme nur darauf an, die vorhandenen Hilfsquellen unter der Herrschaft geordneter Zustände zu erschliessen und zu entwickeln. Von verschiedenen Seiten geben sich Bestrebungen in dieser Richtung kund, an welchen auch Deutschland einen besonderen Antheil habe, da durch die Abmachungen mit England und Portugal vom Jahre 1886 dem deutschen Einflusse eine abgegrenzte Interessensphäre erworben wurde, welche, wie bekannt, vom Wanga- bis zum Romuvaflusse, d. i. über etwa 6 Breitengrade, sich erstreckt und im Hinterlande an die grossen Seen Victoria Uyanza, Tanganjika, Nyassa, das hydrographische Centrum Afrikas reicht. Auf diesem Gebiete habe die mit dem kaiserlichen Schutzbriefe vom 27. Februar 1885 ausgestattete Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft und die Deutsch-Ostafrikanische Plantagen-Gesellschaft mit Gründung tropischer Nutzpflanzungen, insbesonders von Tabak, Baumwolle, Kaffee einen Anfang gemacht, welcher nach Wiederherstellung normaler Zustände gute Erfolge verspreche. Auch nördlich des Tanaflusses, im Witu-Gebiete, ist eine deutsche Unternehmung bemüht, das Land zu Culturzwecken zu erschliessen und zu verwerthen. Eine ähnliche Bewegung gebe sich in den übrigen Gebieten der ostafrikanischen Gestade durch die Britisch-Ostafrikanische Gesellschaft kund, und rege sich in den portugiesischen Besitzungen, namentlich in Mozambique, der Unternehmungsgeist, um die reichen Hilfsquellen des Landes mehr als bisher zu verwerthen. Massnahmen werden geplant, um die Verbindungen mit dem Innern, insbesondere mit der Seenregion und den oberen Gebieten des Zambesi zu verbessern. Die Delagoa-Bai erlangt durch den Bau der Eisenbahn nach Pretoria, welche die südafrikanische Republik in nächste Verbindung mit der See setzt, eine ausserordentliche Bedeutung, wie nicht minder der Aufschwung bekannt sei, den die wirthschaftliche Entwicklung des Boerenlandes genommen habe. Der in der Delagoa-Bai gelegene portugiesische Hafen Lourenço-Marques verspricht ein hervorragender Brennpunkt des Handels zu werden. Deutsches Capital, deutsche Unternehmer und Ingenieure sind an den neueren Handels-Eisenbahn-Wegen und sonstigen Unternehmungen in Transvaal betheiligt. Unter allen diesen Verhältnissen erscheine die Herstellung einer directen und regelmässigen Seeschiffahrts-Verbindung als ein Gebot der Nothwendigkeit. Der bis jetzt noch geringe Waarenverkehr mit Deutschland würde durch die neue Schiffahrtslinie sehr wesentlich gefördert. An Erzeugnissen deutscher Industrie werden gegenwärtig schon auf Umwegen ausgeführt: Baumwoll-, Hanf- und Leinenwaaren, Eisen und Eisenwaaren, Bleche, Messingdraht, Waffen und Schiesspulver, Maschinen und Maschinenbestandtheile, Glas-, Leder- und Kurzwaaren, Seife, Droguen, Wein, Bier, Zündhölzchen etc. Aus Ostafrika werden nach Deutschland hauptsächlich eingeführt: Gewürze, Gummi, Kopal und Gummi elasticum, Orseille, Sesamsaat, Erdnüsse, Kopra, Palmkerne, Cocosgarn, Kaffee, Elfenbein, Schildpatt, Ebenholz und andere Nutzhölzer, Häute, Felle u. s. w. Für die Bedürfnisse der deutschen Handelsbeziehungen werden 13 Fahrten im Jahre, je eine alle vier Wochen, in Aussicht genommen, wozu nach den bezüglichen Voranschlägen ein Staatszuschuss von jährlich 900.000 Mark erforderlich sei. Im Vergleiche mit der für die ostasiatische und australische Linie zu zahlenden Subvention —

etwa 5·6 Mark per Seemeile — für welche höhere Leistungen beansprucht werden, betrüge der Zuschuss für die ostafrikanische Linie auf Grund sachkundiger Erhebungen 4·16 Mark per Seemeile. Nach dem Gesetzentwurfe ist der bezügliche Vertrag mit einem geeigneten deutschen Unternehmer (Woermann) auf eine Dauer bis zu zehn Jahren abzuschliessen.

(Gründung der Ostafrikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft.) Unter den Auspicien von Adolf Woermann und der Norddeutschen Bank hat sich in Hamburg eine Ostafrikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, mit dem Actien-Capitale von 6 Millionen Mark, von welchem 15 Percent eingezahlt wurden, constituirt. Diese Gesellschaft geht daran, auf Grund der von der kaiserlich deutschen Regierung zu gewährenden Staats-Subvention von jährlich 900.000 Mark, eine Post-Dampfschiffahrtslinie nach Ostafrika zu errichten. Die Gesellschaft hat bereits ihre ersten beiden Dampfer in Uebereinstimmung mit dem Subventions-Vertrage bei deutschen Firmen in Auftrag gegeben. Um aber den Betrieb so bald wie möglich eröffnen zu können, hat die bestehende Afrikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Woermann-Line" sich bereit erklärt, zwei ihrer in allernächster Zeit fertig werdenden neuen Schiffe, die allen Erfordernissen des Subventions-Vertrages entsprechen, vorläufig leihweise für die deutsch-ostafrikanische Linie herzugeben. Bemerkenswerth ist die Eile, mit welcher diese neue Linie ins Werk gesetzt wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Zur Frage der einheitlichen Eisenbahnzeit. (Aeusserungen der auswärtigen Fachliteratur über den diesfälligen Erlass des Handelsministers.) Der im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt, Nr. 117 ex 1889, abgedruckte Erlass des k. k. Handelsministers vom 7. September 1889, Z. 35.888, an den Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Vorsitzende der österr. Directorenconferenz, betreffend die principielle Zustimmung zu dem Beschlusse der gemeinsamen Directorenconferenz wegen Einführung des Stundenzonensystems in die Zeitangaben für den Eisenbahnverkehr, hat auch die auswärtigen Fachkreise lebhaft bewegt. Ernest Pasquier, Professor an der Universität Löwen, welcher bereits in einer Brochure: „De l'unification des heures dans le service des chemins de fer", von den Bestrebungen der österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen wegen Einführung einer einheitlichen Zeitangabe in der österr.-ungar. Monarchie Erwähnung that, mit dem Bemerken, dass nur die ministerielle Bestätigung fehle, um dem amerikanischen Systeme auch in Oesterreich Eingang zu verschaffen, bringt in einer späteren Brochure, betitelt: „A propos de l'unification des heures", den vorerwähnten Erlass des k. k. Handelsministers zur Kenntniss seiner Leser, bezeichnet diese Entscheidung als eine That von grosser Tragweite, und drückt seine Ueberzeugung aus, dass dieselbe einen günstigen Einfluss nehmen wird auf die Entschliessungen, welche die übrigen europäischen Staaten im Gegenstande bald zu fassen genöthigt sein werden. Der Erlass findet sich auch in englischer Uebersetzung wiedergegeben in Allen's „Official Railway Guide for the United States" und auszugsweise im „Observatory", April 1890.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Provisorische Leitung der Directionsgeschäfte.) Mit Rücksicht auf die ernste Erkrankung des General-Directors Hofrath Dr. Gustav Robert Gross hat der Verwaltungsrath der Oesterr. Nordwestbahn das Mitglied dieses Verwaltungsrathes, k. k. Oberbaurath Achilles Thommen, mit der provisorischen Leitung der General-Direction betraut. Diesem Beschlusse Rechnung tragend, hat der Verwaltungsrath der Südnorddeutschen Verbindungsbahn den Genannten in den Verwaltungsrath cooptirt und demselben gleichfalls die Leitung der Directionsgeschäfte übertragen. [H.-M.-Z. 21.633.]

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 9. Mai bei der Firma:

„K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen" August de Serres-Wiezffinski als Mitglied des Verwaltungsrathes über Resignation gelöscht, dagegen Rudolf Grimus Ritter von Grimburg, k. k. Hofrath und Director des österreichischen Netzes der privilegirten österr.-ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien, als provisorisches Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 17. Mai fand die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft unter dem Vorsitze des Präsidenten der Administration Vincenz Ritter von Miller-Aichholz und in Anwesenheit von 131 Actionären, welche 287 Stimmen repräsentirten, statt. Als landesfürstlicher Commissär fungirte Sectionschef im k. k. Handelsministerium Dr. von Bazant. Nach Erledigung der üblichen Formalien verlas der Vorsitzende den Bericht der Administration über das abgelaufene Geschäftsjahr, welcher sich mit allen Vorkommnissen des letzteren befasst und insbesondere auch die Verhandlungen mit den Regierungen der beiden Reichshälften, die zur Sanirung des Pensionsinstitutes der gesellschaftlichen Bediensteten eingeleitete Action, sowie die von der ausserordentlichen Generalversammlung am 15. März beschlossenen, inzwischen genehmigten Statutenänderungen berührt. Den Schluss desselben bildet die Erklärung, dass sämmtliche Mitglieder der bisherigen gesellschaftlichen Vertretung ihre Mandate niederlegen. In der hierauf stattfindenden Debatte ergriffen die Actionäre Arthur Mayer, Geitler, Gustav Figdor, Alwyl von Pacher, Dr. Clemens und Betriebsdirector Marchetti das Wort. Während die ersteren Actionäre und der gesellschaftliche Betriebsdirector sich mit der gegenwärtigen Lage des Unternehmens, deren Ursachen und dem künftigen Vorgehen befassten, stellte Dr. Clemens, indem er den bisherigen Mitgliedern der Administration für ihre Mühewaltung dankte, den Antrag: das fixe Honorar der neuen Administration mit jährlich 15.000 fl., deren Tantièmen aber bis auf Weiteres mit 5 pCt. des nach Bezahlung einer fünfpercentigen Actiendividende und nach Dotirung des Reservefondes verbleibenden jährlichen Reinertrages zu bemessen, was angenommen wurde, und schlug sodann vor, in die Administration vorläufig die Minimalzahl von zehn Mitgliedern, nämlich den Präsidenten, den Vicepräsidenten und acht Administratoren zu wählen, wobei jedoch selbstverständlich das der Administration statutenmässig zustehende Cooptationsrecht gewahrt bleiben sollte. Demgemäss wurden gewählt: zum Präsidenten Geheimer Rath Dr. Anton Freiherr von Banhans (neu), zum Vicepräsidenten Oberbaurath Achilles Thommen (neu), zu Administratoren Ferdinand Ritter von Beyer (neu), Jakob Deutsch (neu), Hofrath Moriz Ritter von Dobler, Alfons Feldmann, Ferdinand Frankl, Dr. Max Freiherr von Mayr (neu), Dr. Victor Russ (neu) und D. Weisweiler (neu). Der Bericht der Administration wurde zur Kenntniss genommen und von dem Gewinnsaldo per 54.707 fl. der Betrag von 50.000 fl. der Specialreserve zur Deckung der Vorschüsse an das Pensionsinstitut zugewiesen, der Rest von 4707 fl. aber auf neue Rechnung vorgetragen. Zur Unterstützung von dürftigen und rücksichtswürdigen Hinterbliebenen einiger gesellschaftlicher Bediensteter wurden 1224 fl. bewilligt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXI. Stückes.) Das am 17. Mai herausgegebene XXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1001: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 10. Mai 1890, Z. 17.479, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien nach Mähren.

Nr. 1002: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 10. Mai 1890, Z. 17.479, betreffend die Einfuhr von Handelsschweinen vom Borstenviehmarkte in Wiener-Neustadt nach Mähren.

Nr. 1003: Verordnung der k. k. Ministerien des Innern, der Justiz, des Ackerbaues und des Handels vom 14. Mai 1890, R.-G.-Bl. Nr. 82, betreffend Erleichterungen in den Massregeln zur Bekämpfung der Maul- und Klauenseuche in Galizien und der Bukowina.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. Mai d. J. dem Inspector der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Carl Pleniger anlässlich seiner Versetzung in den zeitlichen Ruhestand den Titel eines Baurathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit sofortiger Giltigkeit gelangen für die Beförderung von Braunkohlen Sendungen nach der neueröffneten Strecke Bufleben-Grossenbehringen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Erfurt, und zwar nach den Stationen Sonneborn, Bufleben, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Grossenbehringen und Wagenheim directe Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betreffenden Verwaltungen und Dienststellen zu erfahren sind.

Wien, am 23. Mai 1890. [337]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Attnang.

Die bisherige Bezeichnung der Station Attnang der Linie Wien-Salzburg wird vom 1. Juni 1890 an in „Attnang-Puchheim" abgeändert.

Wien, am 21. Mai 1890. [338]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station „Zbužan" für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 1. Juni 1890 wird die Haltestelle „Zbužan" bei km 13·432, zwischen den Stationen Repora und Dušnik der Strecke Prag-Brüx gelegen, für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet, und werden dortseits die Züge Nr. 811, 812, 813, 814, 817, 819, 820, 826 und 852 bedingungsweise Aufenthalt nehmen.

Wien, am 22. Mai 1890. [339]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Eröffnung der Station „Rossitz".

Am 1. Juni 1890 wird die gemeinschaftliche Station Rossitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn für den Personen- und Gepäcksverkehr und am 16. Juni 1890 auch für den gesammten Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet.

Wien, am 22. Mai 1890. [340]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Eröffnung der Haltestelle „Rossitz" als Station für den gesammten Eilgut- und Frachtgutverkehr.

Vom Tage der Eröffnung der vor Pardubitz gelegenen Haltestelle „Rossitz" als Station für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr, bis zur Ausgabe eines besonderen Stationstarifes, erfolgt für Rossitz die Gebührenberechnung auf Grund der im Gebührentarife (Theil II) für den Eil- und Frachtgütertransport auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 auf Seite 21 bis 32, bezw. in den Nachträgen hiezu, enthaltenen Gebührenberechnungstabellen unter Berücksichtigung nachstehender Entfernungen, und zwar:

a) in der Richtung gegen Deutschbrod unter Zuschlag von 9 km an die für Medleschitz angegebenen Entfernungen;
b) in der Richtung gegen Königgrätz unter Zuschlag von 7 km an die für Steblowa angegebenen Entfernungen, während für Pardubitz-Rossitz, sowie für Steblowa-Rossitz selbst die Entfernung von 8 km in Berücksichtigung zu ziehen ist.

Bei Anwendung der Gebührenberechnungstabelle sind bei ermässigten und besonders ermässigten Eilgütern die ermittelten Sätze um 6 kr. pro 100 kg zu kürzen, bei Spec.-Tar. 1 hingegen die Gebühren auf Grund der im Nachtrage XII enthaltenen Einheitssätze nebst Einrechnung einer Manipulationsgebühr von 4 kr. pro 100 kg zu berechnen.

Die Berechnung der Gebühren auf Grund der Gebührenberechnungstabellen hat jedoch nur insolange stattzufinden, als die für die Station Pardubitz (mit Ausnahme des Ausnahmetarifes II) bestehenden Frachtsätze sich nicht billiger stellen.

Wien, am 22. Mai 1890. [341]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Ausgabe besonders ermässigter Tour- und Retourkarten.

Vom 24. Mai 1890 angefangen werden bis auf Weiteres in Wien E. W. A. und Simmering besonders ermässigte Tour- und Retourbillets nach den in den bezüglichen Kundmachungen aufgeführten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Linie Wittmannsdorf-Gutenstein und Hainfeld zur Ausgabe gelangen.

Die Fahrpreise und Benützungsbestimmungen sind aus den bezüglichen Placaten zu entnehmen.

Wien, am 22. Mai 1890. [342]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe eines Nachtrages I zu den Bestimmungen über die Anwendung des Südbahn-Tarifes für den Verkehr auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg.

Mit 1. Juli 1890 tritt ein Nachtrag I zu den im Jahre 1885 in Kraft getretenen Bestimmungen über die Anwendung des Südbahn-Tarifes für den Verkehr auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg in Wirksamkeit.

Derselbe enthält diverse Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei unserer commerziellen Direction in Wien zum Preise von 10 kr. per Stück rechtzeitig zu erhalten sein.

Wien, am 23. Mai 1890. [343]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Tour- und Retourbillets von Wien nach Skalic-Boskowitz, Zwittau und B.-Trübau.

Vom 20. Mai 1890 an wurde die Giltigkeitsdauer der Tour- und Retourbillets für Schnell- und Personenzüge von Wien Staatsbahnhof nach den Stationen Skalic-Boskovic, Zwittau und B.-Trübau und umgekehrt von 5 Tage auf 8 Tage verlängert.

Wien, am 22. Mai 1890. [344]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und Teplitz einerseits, dann Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits.

Ausgabe directer Fahrkarten III. Classe im Verkehre mit Carlsbad.

Vom 1. Juni 1890 angefangen gelangen in den Stationen Leipzig (Bayer. Bhf.), Altenburg, Gössnitz, Crimmitschau und Werdau für alle Züge giltige Fahrkarten III. Classe nach Carlsbad über Franzensbad zur Ausgabe.

Dagegen werden am genannten Tage die bestehenden Fahrkarten I. und II. Classe Carlsbad-Gössnitz, mit der Bezeichnung „Personenzug ab Eger für alle Züge", als unverwendbar aus dem Verkehre zurückgezogen.

Wien, am 23. Mai 1890. [345]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Bahn-Verwaltungen.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Theilweise geänderte Fahrordnung.

Am 1. Juni 1890 gelangt für die Strecken der Mährisch-schlesischen Centralbahn, eine theilweise geänderte Fahrordnung zur Einführung.

Hervorgehoben wird die Späterlegung des gemischten Zuges Nr. 4 (Troppau Nordbahnhof Abfahrt 4 U. 07 M. Nachm.), wodurch ein directer Anschluss in der Richtung von Krakau, Teschen, Oderberg hergestellt wird. Weiters wird der gemischte Nr. 104 von Ziegenhals um 5 Minuten später (11 U. 19 M. Vorm.), wie seither abgehen.

Vom 1. Juni bis inclusive 8. September 1890 wird an Sonn- und Feiertagen von Olmütz nach Domstadtl ein Vergnügungszug (Olmütz Nordbahnhof Abfahrt 1 U. 50 M. Nachm., Domstadtl Ankunft 3 U. 15 M. Nachm.) zu ermässigten Preisen verkehren.

Im Uebrigen wird bezüglich der Verkehrszeiten der Züge und deren Anschlüsse auf das affichirte Fahrplanplacat verwiesen.

Wien, am 22. Mai 1890. [346]

Sonstige Nachrichten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Neuer Fahrplan.) Am 1. Juni tritt auf allen Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Kraft. Die gegen den jetzt bestehenden Fahrplan eingeführten Aenderungen sind aus der affichirten Kundmachung und dem neuen Fahrplanplacate zu entnehmen. Besonders hervorgehoben wird: Die Einführung neuer Tages-Schnellzüge Nr. 5 und 6 von Wien nach Oderberg und retour, welche mit Wagen der I., II. und III. Wagenclasse verkehren werden; der neue Schnellzug Nr. 5 wird von Wien um 3 U. 35 M. Nachm. abgehen, in Oderberg um 9 U. 45 M. Nachts ankommen und günstige Anschlüsse nach Brünn, nach und von Kremsier, Olmütz, Neutitschein (via Zauchtl), dann nach Troppau und Teschen herstellen; der neue Schnellzug Nr. 6 wird von Oderberg um 6 U. 48 M. Früh abgehen, in Wien um 12 U. 55 M. Nachm. eintreffen und günstige Anschlüsse von Teschen, nach und von Troppau, Neutitschein (via Zauchtl), Olmütz, Kremsier und nach Brünn erstellen; ferners die Einführung der neuen gemischten Züge Nr. 739, Abfahrt von Neusiedl-Dürnholz um 5 U. 17 M. Nachm., mit Anschluss an den gemischten Zug Nr. 639 von Lundenburg, Ankunft in Grussbach-Schönau um 5 U. 35 M. Nachm., und Nr. 738, Abfahrt von Grussbach-Schönau um 6 U. Abends, Ankunft in Neusiedl-Dürnholz um 6·17 Abends, mit Anschluss an den gemischten Zug Nr. 638 nach Lundenburg, wodurch eine günstige Verbindung zwischen Lundenburg und Znaim via Grussbach-Schönau erstellt wird; endlich die Umwandlung der jetzt auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn verkehrenden gemischten Züge in Personenzüge, wodurch nicht allein eine Abkürzung der Fahrdauer, sondern bei dem Personenzuge Nr. 2241/2132 auch in M.-Ostrau ein neuer Anschluss an den Personenzug Nr. 32 nach Troppau und Jägerndorf, nach Olmütz, Lundenburg und Wien erreicht wird.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets Wien [Westbahnhof] -Melk-Stein [Krems] -Wien [Franz Josef-Bahnhof] oder umgekehrt.) Vom 24. Mai bis auf Weiteres werden ab Wien Westbahnhof und Wien Franz Josef-Bahnhof combinirte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen inclusive Stempelgebühr zur Ausgabe gebracht:

Von Wien (Westbahnhof) nach Melk-Stein (Krems) -Wien (Franz Josef-Bahnhof) oder von Wien (Franz Josef-Bahnhof) nach Krems-Stein-Melk-Wien (Westbahnhof): II. Classe Bahn, I. Classe Schiff 5 fl. 20 kr., III. Classe Bahn, II. Classe Schiff 3 fl. 40 kr. Diese Billets berechtigen zur Benützung sämmtlicher fahrplanmässigen Personenzüge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien (Westbahnhof) -Melk, der Post- und Localdampfer der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk-Stein und der Bahnstrecke Krems-Wien (Franz Josef-Bahnhof), bezw. auf der Bahnstrecke Wien (Franz Josef-Bahnhof) -Krems, der Schiffsstrecke Stein-Melk und der Bahnstrecke Melk-Wien (Westbahnhof), haben eine 5tägige Giltigkeit und ist es gestattet, die Fahrt beliebig in den Bahn- und Schiffsstationen gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes bei dem betreffenden Stationsvorstande zu unterbrechen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausdehnung der Giltigkeit von Provenienz-Zeugnissen.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart, dass die zur Anwendung des Uebernahmstarifes für den directen Gütertransport von Stationen des siebenbürgischen Eisenbahnnetzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Bosna-Bród, Zimony (Semlin) und Doberlin transit vom 1. Juli 1887, sowie des von dem gleichen Tage giltigen Umschlagstarifes via Zimony von siebenbürgischen Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen nach mehreren Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft geforderten Provenienz-Zeugnisse von nun an auch von den Gewerbekammern in Klausenburg und Kronstadt ausgestellt, bezw. bestätigt werden können. Der Punkt Vb der Tarifbestimmungen in den betreffenden Tarifen erhält demzufolge nachstehende Fassung:

„b) Wenn dem Frachtbriefe ein von der betreffenden Gemeindebehörde, vom Kronstädter Waarenvermittlungs-Bureau oder aber von der Klausenburger oder Kronstädter Handels- und Gewerbekammer bestätigtes Provenienz-Zeugniss beiliegt, wonach die Sendung ausschliesslich aus Erzeugnissen einer siebenbürgischen Fabrik oder Industrie-Unternehmung oder siebenbürgischer Kleingewerbetreibenden besteht, etc."

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einführung directer Wagen zwischen Budapest und Carlsbad.) Die Budapester Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass vom 1. Mai an bei dem um 2 U. 35 M. Nachm. vom Budapester Personenbahnhofe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft abgehenden Eilzug Nr. 4 ein directer Wagen I. und II. Classe bis Carlsbad verkehrt. Gleichzeitig wird im Anschlusse an diesen Zug vom genannten Tage an der vom Prager Personenbahnhofe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft abgehende Courierzug Nr. 5 der Buschtěhrader Eisenbahn nach Carlsbad und Franzensbad wieder in Verkehr gesetzt, so dass die Ankunft in Carlsbad um 11 U. 17 M. Vormittags und in Franzensbad um 12 U. 47 M. Mittags erfolgt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1201	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 12 vom 30. Jänner l. J., sub Post 420, für nebenbezeichnete Transporte von Csácza nach Wien verlautbarte Frachtsatz von 46·14 kr. pro 100 kg, wird unter Einhaltung derselben Bedingungen, vom dritten Tage nach Erscheinen dieser Publication, bis Ende December 1890 auch für die Relation Csácza—Floridsdorf angewendet.										
1202	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Erze, rohe, aller Art	Zsolna	Oderberg	Einhaltung der Bedingungen unseres Ausnahmetarifes II	Bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege	Localtarif		18·6 kr.		Im Kartirungswege		Bei in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird noch eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
1203	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich.** Die in den Ausnahmetarifen Nr. 2. giltig im Rückvergütungswege für Oele etc. der Tarife Oesterreich—Laube, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai, vom 1. März 1888, resp. 15. April 1888, enthaltenen Frachtsätze finden auch auf **Talg** Anwendung.											
1204	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- u. Dachziegel	Gross-Priesen	Tetschen Oe.N.W.B.*)	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif III giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Oe.N.W.B.	7·7 kr.	6·5 kr.	1·2 kr.	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1205	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Mitbetheiligten Bahnen	Oleonaphta (mineralisches Schmieröl)	Podwołoczyska (Grenze)	Wien Nordbahnhof Ober-Gerspitz (für Brünn) Bielitz Oderberg Prag Reichenberg Tannwald	Beförderung voller Wagenladungen à 10 Tonnen pro Frachtbrief	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1890	Oesterr.-Südwestrussischer Grenzverkehr		kr. 104·9 133·5 90·0 99·7 163·0 175·0 168·8		Im Kartirungswege		
1206	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Soda, Chlorkalk und Schwefelsäure	Krakau loco und transito	Złoczów	Minimalquantum von 12 Wagenladungen à 10 Tonnen innerhalb nachbezeichneter Giltigkeitsdauer. Directe Aufgabe nach Złoczów und Unterlassung einer Routenvorschrift im Frachtbriefe	Auf Jahresfrist, vom dritten Tage nach Publication	Localtarif, eventuell bestehende Gemeinschafts- oder Verbandsverkehre		192·3 kr.	Differenz gegenüber dem Localtarifsatz, resp. gegen den Frachtantheil ab Krakau aus den Gemeinschafts-, resp. Verbandsverkehren	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Versender und Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage quartalweise, spätestens Ende März 1891 zu erfolgen hat	
1207	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn u. der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Cigarettenpapier in ganzen Bogen, verpackt in Ballen oder Kisten	Złoczów	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unterlassung einer Routenvorschrift im Frachtbriefe	Bis auf Weiteres, spätestens bis Ende 1890	Galizisch-Wiener Gemeinschafts-Verkehr	402·8 kr.	270·2 kr.	132·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Refactiereclamanten als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage quartalweise, spätestens Ende März 1891 zu geschehen hat	

*) Der ermässigte Frachtsatz gilt nur für Transporte nach Tetschen Oe.N.W.B. loco und für den Verkehr mit der B.N.B. transit—Tetschen

Fortlaufende Nr.	1208	
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
Die Publication erfolgt und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	1. Baumaterialien, als: Bausand, Mörtel, gebrannten Kalk, Zuschlagskalk, Cementkalk, Portland-Cement, Gyps, Steine, wie: Würfel- und Pflastersteine, unbearbeitete oder roh vorgearbeitete, auch Saum- und Bordsteine, alle zur Fundirung und Beschotterung nutzbaren Steine, Dachschiefer, Ziegel (Mauer- und Dachziegel), Bausteine in Quadern u. Platten, roh bebauen und ungeschliffen, Thonplatten, Dachpappe und Gypsdielenwände, dann Gerüstmaterialien, Baurequisiten und Werkzeuge für Hochbauten, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Einrichtungsgegenstände, wie: Thüren, Fenster, Thür- u. Fensterstöcke, Beschläge, Fussböden, Fussbodentheile, Oefen u. Asphalt-Isolirplatten, dann Eisenconstructionstheile für Dachstühle, Traversen, Blech, Steinzeugwaaren u. Steinmetzarbeiten, bei Auflieferung in jeder Menge	3. Traversen, bei Auflieferung in jeder Menge
für die Transportstrecke von	Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, exclusive der Localbahnstrecken	a) Sternberg trs. für Sendungen von Zöptau b) Olmütz trs. für Sendungen von Stefanau c) Brünn K.F.N.B. trs. für Sendungen von Blansko
für die Transportstrecke nach	Kremsier	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; nachweisliche Verwendung der Sendungen bei den Nordbahn-Bauherstellungen in Kremsier; Erscheinen der bauführenden Firma auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	
und gilt in der Zeit	Auf die Dauer des Baues, längstens jedoch bis Ende September 1890	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. November 1889	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg		
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	0·132 kr. pro 100 kg und 1 Kilometer fix	0·30 kr. pro 100 kg und 1 Kilometer, plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, wovon die letzteren von Seite der Nordbahn-Bauaufsichtsorgane die Bestätigung über die Verwendung der Sendungen bei den bezeichneten Bauherstellungen tragen müssen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	Die Frachtbegünstigung ad 1. hat unter den stipulirten Modalitäten auch für den Rücktransport der Gerüstmaterialien, Baurequisiten und Werkzeuge für Hochbauten von Kremsier nach Göding Geltung	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1209	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Brückenschrauben	Budapest St.E.G., Budapest-Josefstadt, Budapest-Leopoldstadt, Budapest-Donauuferfrachtenbahnhof, Budapest-Kelenföld und Budapest Südbahnhof	Göding	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Bestimmung der Sendungen zur Verwendung beim Baue der Localbahn Göding-Holics; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Theil II, Tarifheft 5, für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. März 1888	95·7 kr.	89·8 kr.	5·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die bauführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, wovon die letzteren von Seite des Stationsvorstandes in Göding die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen beim bezeichneten Baue verwendet wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufgabs-Recepisse werden nicht wieder zurückgestellt	
1210	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Komancza	Granica (für Russland)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf d. Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Theil II, Tarifheft 10, für den Galizischen Gemeinschaftsverkehr vom 1. April 1889	81·7 kr.	73·3 kr.	8·4 kr.	Im Kartirungswege		
1211	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schleifholz bis zu 4 m Länge	Ossiach	Görz	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10 t, bezw. Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen für Holzschleifereien bestimmt und an solche adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif bis Villach, ab dort Ausnahmetarif für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz etc. einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen andererseits, giltig vom 1. Jänner 1890	52·4 kr.	44·6 kr.	7·8 kr.	Im Kartirungswege		
1212	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalkstein	Hlubočep (currente Strecke)	Swoleňowes (P.D.B.)	Frachtzahlung für die Tragfähigkeit des Wagens	Für die Campagne 1890/91, d. i. bis Ende März 1891	Localtarif	12·5 kr.	12·0 kr.	0·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1213	Südbahn-Gesellschaft		Steine, als: roh behauene Quadern	Gummern	Graz S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Bezüglich des Auf- u. Abladens gelten die bezüglichen Bestimmungen der Serie XIII des Südbahn-Tarifes. Diese Sendungen müssen für den Bau der städtischen Brücke bestimmt und an die betreffende Bauunternehmung adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1890	Interner Tarif	48 kr. pro 100 kg excl. Mgb.	38 kr. pro 100 kg excl. Mgb.	10	Im Kartirungswege		
				Lichtenwald					34	30	4 kr.			
1214	Südbahn-Gesellschaft		Locomotive, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Leoben	Transporte müssen für die Eisenerz-Vordernberger Bahn bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1890	Interner Tarif	54 kr. inclus. Mgb.	27 kr. inclus. Mgb.	27	Im Kartirungswege		
			Locomotivtheile, demontirt						64	32	32 kr.			
1215	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Dembica-Rozwadów	Brennholz	Baranów	Krakau	Auflieferung eines Pflichtquantums von 200 (zweihundert) Wagen à 10 Tonnen und Aufgabe der Sendungen in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen	Bis Ende December 1890	Localtarife		kr. 17		Im Kartirungswege		Die Auflieferung des vorbezifferten Pflichtquantums ist durch Caution in Höhe von ö. W. fl. 600 zu sichern
				Jáslany						17				
				Baranów	Podgórze-Płaszów					17				
				Jáslany						17				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 61. **Wien, 29. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Auszug aus dem Finanzgesetze für das Jahr 1890 vom 19. Mai 1890.*)

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die gesammten Staatsausgaben für das Jahr 1890 werden auf die Summe von 546,303.035 fl. österr. Währung festgesetzt.

Art. II. Die besondere Verwendung und die für die einzelnen Zweige der Verwaltung bewilligten Etatssummen enthält der erste Theil des nachfolgenden Staatsvoranschlages.

Die nach den einzelnen Capiteln, Titeln und Paragraphen und ziffermässig gesonderten Unterabtheilungen von Paragraphen dieses Staatsvoranschlages bewilligten Credite dürfen nur zu den in den bezüglichen Capiteln, Titeln, Paragraphen und Unterabtheilungen von Paragraphen bezeichneten Zwecken, und zwar gesondert für das ordentliche und ausserordentliche Erforderniss, verwendet werden. . . . . . .

Art. VI. Die für das Jahr 1890 zur Ausgabe bewilligten, mit Ablauf desselben entweder gar nicht oder doch nicht vollständig verwendeten Beträge, jedoch mit Ausnahme der Credite des Zollgefälles, dann der Credite für Gefällsrückgaben bei der Branntwein- und Biererzeugung sowie der Credite für Verzehrungssteuer-Restitutionen und Bonificationen, welche sämmtlich mit Schluss des Jahres erlöschen, können auch noch bis 31. März des Jahres 1891 zu den in dem gegenwärtigen Finanzgesetze vorgesehenen Zwecken und innerhalb der durch dasselbe festgesetzten Ansätze verwendet werden; doch sind die diesfälligen Leistungen in der Jahresrechnung dem Dienste des Vorjahres zur Last zu schreiben.

Die Bewilligung der auch in den ersten drei Monaten des Jahres 1891 nicht zur Verwendung gelangten Beträge erlischt jedoch mit dem letzten März 1891. . . . . . .

Desgleichen sind von der obigen Bestimmung jene Credite ausgenommen, für welche im ersten Theile des nachfolgenden Voranschlages die Verwendungsdauer bis Ende März 1892 eingeräumt ist; dieselben sind jedoch, insoweit sie nicht im Jahre 1890 zur Verwendung gelangen, so zu behandeln, als wenn sie im Voranschlage des Jahres 1891 bewilligt worden wären, und daher auch für den Dienst dieses letzteren Jahres zu verrechnen. . . . . . .

Die nachstehend aufgeführten Credite können noch bis Ende März 1891 verwendet werden; doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1889 im Sinne des Art. VI, Alinea 4, des Finanzgesetzes für das Jahr 1889 bewilligt worden wären.

D. Im Etat des Handelsministeriums:

1. Der mit dem Gesetze vom 30. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 109, zum Zwecke der Projectverfassung für die Eisenbahnverbindung Schrambach-Neuberg nebst Abzweigung nach Gusswerk eventuell nach Wegscheid bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1889 bis Ende März 1890 verlängerte Credit von . . . . 70.000 fl.

*) Enthalten in dem am 22. Mai 1890 ausgegebenen XXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 83.

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1887 unter Titel 9, § 1, für den Ausbau der Eisenbahn von Stryj über Skole an die ungarisch-galizische Grenze am Beskid bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1889 bis Ende März 1890 verlängerte Credit von . . . . 900.000 fl.

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1888 unter Titel 10, § 1, für denselben Zweck bewilligte Credit von . . . . 60.000 fl.

Art. VII. . . . . Der Finanzminister ist ferner gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während des Jahres 1890 den im Nutzgenusse von Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilligung zum Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahn-Grundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgehen des Eigenthumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu ertheilen, in welchen der Schätzungswerth des einzelnen Verkaufsobjectes den Betrag von 25.000 fl. übersteigt.

Art. VIII. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird Mein Finanzminister beauftragt.

Lainz, am 19. Mai 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Falkenhayn** m. p. **Pražák** m. p. **Welsersheimb** m. p. **Dunajewski** m. p. **Gautsch** m. p. **Bacquehem** m. p. **Schönborn** m. p. **Zaleski** m. p.

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1890.

Erster Theil. — Erforderniss.

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1891	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1892	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Capitel 27. XI. Handelsministerium.				
A. Eigentlicher Staatsaufwand.				
Titel 1. § 1. Centralleitung	385.240	40.300	—	425.540
Münzverlust von 4900 fl. Gold, 20 pCt. Agio .	—	980	—	980
§ 4. Subvention für das k. k. österr. Handelsmuseum .	—	20.000	—	20.000
§ 5. Für die Herstellung einer Statistik der Dampfkessel und Dampfmaschinen	—	1.000	—	1.000
§ 6. Beitrag zu den Kosten für die Anfertigung einer Tiefenkarte des Bodensees	—	480	—	480
Titel 5. § 1. General-Inspection der österr. Eisenbahnen .	265.340	1.700	—	267.040
§ 2. Für Hilfsorgane der General-Inspection und sonstige Ausgaben in Eisenbahn-Angelegenheiten	—	26.000	—	26.000
Summe (Titel 5, §§ 1 und 2)	265.340	27.700	—	293.040
Titel 7. § 1. Hafen- und Seesanitätsdienst	667.850	—	—	667.850
§ 2. Ausserordentliches Erforderniss	—	5.760	—	5.760
§ 3. Neubauten im Küstenlande:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Natissa. Durchstich bei Panigai zur Erleichterung der Flussschiffahrt (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Val Pidocchio im Arsa Canale. Herstellung einer Verladebrücken-Anlage (erste Rate) . . .	—	—	10.000	10.000
Silo auf der Insel Veglia. Herstellung eines Molo sammt Uferstrecke (erste Rate)	—	—	1.000	1.000
Isola. Herstellung eines Landungsmolo (zweite Rate)	—	—	3.000	3.000
Natissa. Baggerung zur Schiffbarmachung des Flusses (Restbetrag und Mehrerforderniss) .	—	—	10.500	10.500
Aquileja. Herstellung einer Brücke (Restbetrag)	—	—	4.000	4.000
Capodistria. Verlängerung des Molo delle Galere (dritte Rate)	—	—	5.000	5.000
Parenzo. Erweiterung des Molo (Restbetrag und Mehrerforderniss)	—	—	6.000	6.000
Volosca. Verlängerung des Schutzdammes (Restbetrag)	—	—	12.000	12.000
Verbenico auf der Insel Veglia. Errichtung eines Schutzdammes (fünfte Rate)	—	—	6.000	6.000
Bescanuova. Bau eines Schutzdammes (achte Rate)	—	—	14.000	14.000
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	1.000	1.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	4.000	4.000

Staatsausgaben	ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1891	1892	Summe
		Gulden in österr. Währung		
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten:				
Triest, Installation der elektrischen Beleuchtung am neuen Hafen (fünfte Rate)	—	—	9.710	9.710
Secca Cabula. Errichtung eines Hafenlichtes (Restbetrag)	—	—	1.000	1.000
Summe (Titel 7, § 3)	—	—	92.210	92.210
§ 4. Neubauten in Dalmatien:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Comisa. Legung einer Vertäungsboje	—	—	2.500	2.500
Cirtvice auf der Halbinsel Sabioncello. Herstellung eines Schutzdammes (erste Rate) . .	—	—	1.000	1.000
Ragusa. Verlängerung des Molo Pescheria im Porto Cassone	—	—	4.750	4.750
S. Ciriaco di Premuda. Herstellung eines Bootshafens (Restbetrag)	—	—	1.000	1.000
Sebenico. Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Spalato. Weitere Verstärkung des Steinwurfes am Schutzdamme (fünfte Rate)	—	—	3.000	3.000
Spalato. Herstellung der Ufermauer vor der Eisenbahn und Baggerung (sechste Rate) .	—	—	20.000	20.000
Spalato. Bau eines Molo vor der Eisenbahn (dritte Rate)	—	—	30.000	30.000
Bol auf der Insel Brazza. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (fünfte Rate) .	—	—	5.000	5.000
Gravosa. Bau der Moli und Ufermauern (sechste Rate für den Bau des südlichen Molo) . .	—	—	5.000	5.000
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	1.000	1.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	2.400	2.400
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten:				
Skrda. Errichtung einer Seeleuchte nach Arzberger'schem Systeme	—	—	6.800	6.800
Catene turche und S. Domenica. Vervollständigung der Hafenleuchten (Restbetrag)	—	—	1.400	1.400
c) Ausserordentliche und neue Hochbauten:				
Spalato. Errichtung eines Hafencapitanats-Gebäudes (erste Rate)	—	—	15.000	15.000
Pederzane. Errichtung eines Cholera-Spitales und Räumlichkeiten für Desinfectionszwecke und zur Unterbringung des Aufsichts- und Wartepersonales (zweite Rate)	—	—	2.000	2.000
Summe (Titel 7, § 4)	—	—	105.850	105.850
§ 5. Für den Bau eines schwimmenden Dampfkrahnes für den Hafen von Triest (dritte Rate)	—	—	40.000	40.000
§ 6. Bau- und Erhaltungskosten der Hafengeleise in Triest (zehnte Rate)	—	—	25.000	25.000
§ 7. Erweiterung der Hafenanlagen in Triest (vierte Rate)	—	—	976.000	976.000
§ 8. Kaufschilling für den Erwerb von Grundstücken in S. Sabba behufs Ausgestaltung des dortigen Petroleumhafens (erste Rate)	—	—	30.000	30.000
Summe (Titel 7, §§ 1 bis 8)	667.850	5.760	1,269.060	1,942.670
Titel 10. D. Staatseisenbahnbau.				
§ 1. Für den Ausbau der Böhmisch-mährischen Transversalbahn	—	—	2,708.240	2,708.240
§ 2. Für den Bau der Eisenbahn Jasło-Rzeszów . . .	—	—	2,700.000	2,700.000
Summe (Titel 10, §§ 1 und 2)	—	—	5,408.240	5,408.240

Staatsausgaben	ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1891	1892	Summe
		Gulden in österr. Währung		
Titel 11. E. Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privateisenbahnen.				
§ 1. Für den Bau einer Localbahn von Lemberg nach Rawa ruska (Localbahn Lemberg - Bełzec [Tomaszów]); (dritte Rate von 900.000 fl.)	—	—	180.000	180.000
§ 2. Für den Bau der Localbahnen:				
a) von der Station Hatna der Lemberg Czernowitz-Jassy Eisenbahn nach Kimpolung;				
b) von der Station Hliboka der vorgenannten Hauptbahn nach Berhomet mit einer Abzweigung via Karapcziu nach Czudin (Bukowinaer Localbahnen); (dritte Rate von 1,100.000 fl.)	—	—	220.000	220.000
§ 3. Für den Bau einer Localbahn von Linz-Urfahr über Neufelden nach Aigen (Mühlkreisbahn); (dritte und letzte Rate von 900.000 fl.)	—	—	300.000	300.000
Summe (Titel 11, §§ 1 bis 3)	—	—	700.000	700.000
Titel 12. F. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen.				
Bodenbacher Bahnstrecke:				
Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	90	—	—	90
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für diverse Herstellungen in der Strecke Bodenbach-Reichsgrenze in Gold	—	—	2.750	2.750
Münzverlust bei obigem Golde (20 pCt. Agio) . .	—	—	550	550
Summe (Titel 12)	90	—	3.300	3.390
Titel 13. G. Staatseisenbahnbetrieb.				
Im Eigenthume des Staates stehende Bahnen:				
§ 1. Westliche Staatsbahnen:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	286.940	—	—	286 940
Sachliche Betriebserfordernisse	114.760	—	—	114.760
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	2,782.770	—	—	2,782.770
Sachliche Betriebserfordernisse	2,925.730	—	—	2,925 730
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	6,431.990	—	—	6,431.990
Sachliche Betriebserfordernisse	1,355.710	—	—	1,355.710
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	2,199.770	—	—	2,199.770
Sachliche Betriebserfordernisse	4,423.130	—	—	4,423.130
e) Auslagen für die Postbeförderung	692.600	—	—	692.600
f) „ „ den Localbahnbetrieb	611.400	—	—	611.400
g) „ „ das Salzgeschäft	909.200	—	—	909 200
h) „ „ „ Hotel Zell am See	6.500	—	—	6.500
i) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	343.860	—	—	343.860
Sachliche Betriebserfordernisse	3,497.540	—	—	3,497.540
k) Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation:				
Creditanstalts-Anlehen:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung	819.000	—	—	819.000
Baucapital der Strecke Braunau - Reichsgrenze:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung in Gold al pari	24.080	—	—	24.080
l) Annuitäten, betreffend die Erwerbung von vier Sechstel-Antheilen an der Wiener Verbindungsbahn, und zwar:				
Ein Sechstel-Antheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (vierte Annuität)	32.320	—	—	32.320
Ein Sechstel-Antheil je der priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (zweite Annuität)	67.000	—	—	67.000

Staatsausgaben	ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1891	1892	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Ein Sechstel-Antheil der priv. Südbahn-Gesellschaft (erste Annuität)	33.000	—	—	33.000
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für Münzverlust von 672.490 fl. in Gold (20 pCt. Agio)	—	134.500	—	134.500
Für das Einlegen von Flussstahlschienen . .	—	322.000	—	322.000
Für das Einlegen eiserner Weichen	—	45.000	—	45.000
Für das Einlegen imprägnirter Schwellen . .	—	94.000	—	94.000
Für Erweiterung der Station Vyšehrad und für ein zweites Geleise Vyšehrad-Nusle; Gesammtkosten 65.000 fl. (erste Rate)	—	—	33.000	33.000
Für Beitragsleistung zu den Regulirungsarbeiten beim Donau-Umschlagsplatze in Linz . . .	—	—	25.000	25.000
Für Ankaufsquote von 26 Leihmaschinen . .	—	—	124.810	124.810
Für Beschaffung von 480 gedeckten Güterwagen	—	—	944.000	944.000
Für Lademittel	—	—	13.700	13.700
Für Vergrösserung der Werkstättenanlagen in Linz (fünfte Rate)	—	—	370.000	370.000
Für Umbau des Aufnahmsgebäudes und der Stationsanlagen in St. Pölten (fünfte Rate) .	—	—	234.000	234.000
Für Ankauf des Uferplatzes unterhalb der Nordwestbahn-Brücke an der Donau (fünfte Rate)	—	—	34.600	34 600
Für das Aufnahmsgebäude und die Beamtenwohnungen an der Bahnlinie St. Pölten-Leobersdorf-Gutenstein (sechste Rate) . . .	—	—	15.000	15.000
Für eine Schiffswerfte in Bregenz und die Erweiterung der bestehenden Hafenanlagen, sowie für Umstaltung des provisorischen Wellenbrechers (Molo) daselbst	—	—	25.000	25.000
Für den Bau des zweiten Geleises in der Strecke Wien-Tulln der Kaiser Franz Josefsbahn und für die damit zusammenhängenden Erweiterungsbauten (vierte Rate)	—	—	500.000	500.000
Für die Industriegeleise von Friedburg-Lengau bis Schneegattern für die k. k. General-Direction der Allerhöchsten Privat- und Familienfonds (dritte Rate)	—	—	7.400	7.400
Für Versicherungsarbeiten bei Lehnen und Böschungen, sowie für Schutzbauten gegen Lawinenabstürze	—	—	110.000	110.000
Für Herstellung von Brückenwaagen in verschiedenen Stationen	—	—	13.600	13.600
Für Centralisirung der Einfahrtsweichen und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres in verschiedenen Stationen	—	—	40.000	40.000
Für Geleiseanlagen in verschiedenen Stationen	—	—	71 000	71.000
Für diverse Hochbauten in verschiedenen Stationen	—	—	48.000	48.000
Für diverse Herstellungen bei Wächterhäusern, Signalhütten etc.	—	—	7.000	7.000
Für die Erweiterung von Stationen	—	—	76.000	76.000
Für Brückenverstärkungen	—	—	40.000	40.000
Für Herstellung von Industriegeleisen, sowie für verschiedene und unvorhergesehene Auslagen	—	—	78.000	78.000
Für Antheil an der Beschaffung von: a) 98 Locomotiven sammt Tendern und Ausrüstung (zweite Rate); b) 1000 Güterwagen sammt Reserveräderpaaren (zweite Rate)	—	—	611.810	611.810
Für Fahrparkvermehrung (sechste Rate) . . .	—	—	633.540	633.540
Für diverse Einrichtungen und Umstaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	59.900	50.900
Für Werkstätten-Einrichtungen	—	—	2.800	2.800
Summe (Titel 13, § 1)	27,557.300	595.500	4,118.160	32,270.960

Staatsausgaben	ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1891	1892	Summe
		Gulden in österr. Währung		
§ 2. Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	5.620	—	—	5.620
Sachliche Betriebserfordernisse	2.280	—	—	2.280
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	80.040	—	—	80.040
Sachliche Betriebserfordernisse	50.560	—	—	50.560
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	131.250	—	—	131.250
Sachliche Betriebserfordernisse	28.650	—	—	28.650
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	41.750	—	—	41.750
Sachliche Betriebserfordernisse	75.850	—	—	75.850
e) Auslagen für Postbeförderung	15.200	—	—	15.200
f) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	6.730	—	—	6.730
Sachliche Betriebserfordernisse	60.570	—	—	60.570
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für Münzverlust von 26.500 fl. in Gold, 20 pCt. Agio	—	5.300	—	5.300
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	3.200	—	3.200
Für das Einlegen imprägnirter Schwellen	—	1.600	—	1.600
Für diverse Hochbauten in verschiedenen Stationen	—	—	3.300	3.300
Für Ankaufsquote für 26 Leihmaschinen	—	—	30.410	30.410
Für Herstellung von Industriegeleisen, sowie für verschiedene und unvorhergesehene Auslagen	—	—	3.000	3.000
Für Antheil an der Beschaffung von: a) 98 Locomotiven sammt Tendern und Ausrüstung (zweite Rate); b) 1000 Güterwagen sammt Reserveräderpaaren (zweite Rate)	—	—	51.390	51.390
Für Fahrparkvermehrung (sechste Rate)	—	—	1.460	1.460
Summe (Titel 13, § 2)	498.500	10.100	89.560	598.160
§ 3. Dalmatiner Staatsbahnen:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	1.320	—	—	1.320
Sachliche Betriebserfordernisse	780	—	—	780
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	36.810	—	—	36.810
Sachliche Betriebserfordernisse	20.790	—	—	20.790
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	33.920	—	—	33.920
Sachliche Betriebserfordernisse	5.880	—	—	5.880
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	17.140	—	—	17.140
Sachliche Betriebserfordernisse	22.560	—	—	22.560
e) Auslagen für die Postbeförderung	3.000	—	—	3.000
f) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	1.600	—	—	1.600
Sachliche Betriebserfordernisse	4.200	—	—	4.200
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für Münzverlust von 260 fl. in Gold, 20 pCt. Agio	—	50	—	50
Für Austausch von weichen gegen harte und imprägnirte Schwellen	—	600	—	600
Für Hafengeleise in Spalato	—	—	9.200	9.200
Für Herstellung von Industriegeleisen, sowie für verschiedene und unvorhergesehene Auslagen	—	—	1.000	1.000
Summe (Titel 13, § 3)	148.000	650	10.200	158.850
§ 4. Staatsbahnen in Galizien:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	56.280	—	—	56.280
Sachliche Betriebserfordernisse	22.520	—	—	22.520

Staatsausgaben	ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1891	1892	Summe
		Gulden in österr. Währung		
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	563.940	—	—	563.940
Sachliche Betriebserfordernisse	525.760	—	—	525.760
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	1,044.870	—	—	1,044.870
Sachliche Betriebserfordernisse	220.030	—	—	220.030
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	387.660	—	—	387.660
Sachliche Betriebserfordernisse	764.640	—	—	764.640
e) Auslagen für die Postbeförderung	83.200	—	—	83.200
f) „ „ den Localbahnbetrieb	320.700	—	—	320.700
g) „ „ das Salzgeschäft	14.400	—	—	14.400
h) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	67.440	—	—	67.440
Sachliche Betriebserfordernisse	803.260	—	—	803.260
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Münzverlust von 41.440 fl. in Gold, 20 pCt. Agio	—	8.290	—	8.290
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	44.200	—	44.200
Für das Einlegen eiserner Weichen	—	4.080	—	4.080
Für das Einlegen imprägnirter Schwellen	—	35.000	—	35.000
Für Lehnenversicherungen, Flussregulirungen und Uferschutzbauten	—	—	20.000	20.000
Für die Erweiterung der Station Saybusch	—	—	64.000	64.000
Für Ankaufsquote von 26 Leihmaschinen	—	—	81.260	81.260
Für 1 Lastzugs-Locomotive sammt Reserve	—	—	30.310	30.310
Für Beschaffung von 20 Cisternenwagen sammt Reserven	—	—	56.000	56.000
Für Erweiterung der Werkstätte in Neu-Sandec (dritte Rate)	—	—	87.000	87.000
Für diverse Hochbauten in verschiedenen Stationen	—	—	15.000	15.000
Für Herstellung von Industriegeleisen, sowie für verschiedene und unvorhergesehene Auslagen	—	—	11.000	11.000
Für Antheil an der Beschaffung von: a) 98 Locomotiven sammt Tendern und Ausrüstung (zweite Rate); b) 1000 Güterwagen sammt Reserveräderpaaren (zweite Rate)	—	—	194.780	194.780
Für Fahrparkvermehrung (sechste Rate)	—	—	593.640	593.640
Für diverse Einrichtungen und Umstaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	5.100	5.100
Für Werkstätteneinrichtungen	—	—	1.500	1.500
Summe (Titel 13, § 4)	4,874.700	91.570	1,159.590	6,125.860
§ 5. Für sonstige Erweiterungsbauten der Staatseisenbahnverwaltung	—	—	150.000	150.000
Summe (Titel 13, §§ 1 bis 5)	33,078.500	697.820	5,527.510	39.303.830
Vom Staate für eigene Rechnung betriebene Privatbahnen:				
§ 6. Ungarische Westbahn (steirische Linie):				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	3.900	—	—	3.900
Sachliche Betriebserfordernisse	1.600	—	—	1.600
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	53.400	—	—	53.400
Sachliche Betriebserfordernisse	79.300	—	—	79.300
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	98.420	—	—	98.420
Sachliche Betriebserfordernisse	16.980	—	—	16.980
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	31.210	—	—	31.210
Sachliche Betriebserfordernisse	56.990	—	—	56.990

Staatsausgaben	ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1891	1892	Summe
		Gulden in österr. Währung		
e) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	4.680	—	—	4.680
Sachliche Betriebserfordernisse	42.620	—	—	42.620
f) Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation	394.640	—	—	394.640
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für Münzverlust von 5140 fl. in Gold, 20 pCt. Agio	—	1.030	—	1.030
Summe (Titel 13, § 6)	783.740	1.030	—	784.770
§ 7. Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie):				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	5.790	—	—	5.790
Sachliche Betriebserfordernisse	2.410	—	—	2.410
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	108.190	—	—	108.190
Sachliche Betriebserfordernisse	125.610	—	—	125.610
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	142.770	—	—	142.770
Sachliche Betriebserfordernisse	40.930	—	—	40.930
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	54.570	—	—	54.570
Sachliche Betriebserfordernisse	110.730	—	—	110.730
e) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	6.950	—	—	6.950
Sachliche Betriebserfordernisse	78.450	—	—	78.450
f) Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation	1,449.860	—	—	1,449.860
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für Münzverlust von 10.260 fl. in Gold 20 pCt. Agio	—	2.050	—	2.050
Summe (Titel 13, § 7)	2,126.260	2.050	—	2,128.310
Summe (Titel 13, §§ 6 und 7)	2,910.000	3.080	—	2,913 080
Summe (Titel 13, §§ 1 bis 7)	35,988.500	700.900	5,527.510	42,216.910
Capitel 34. XIV. Subventionen und Dotationen.				
B. An Verkehrsanstalten.				
Subventionen:				
Titel 1. Oesterreichisch-ungarischer Lloyp für die Fahrten nach Ostindien und Südamerika:				
a) Meilengelder in Noten	552.630	—	—	552.630
b) Vergütung der Suez-Canalgebühren in Gold	288.000	—	—	288.000
Titel 2. Zittau-Reichenberger Bahn in Gold	55.100	—	—	55.100
Titel 3. Als 4percentige Vorschüsse:				
A. Garantirte Eisenbahnen im eigenen Betriebe:				
a) Galizische Carl Ludwig-Bahn . . . . in Silber	—	1,279.400	—	1,279.400
b) Oesterreichische Nordwestbahn . . . „	—	400.000	—	400.000
c) Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . „	—	559.000	—	559.000
„ „ . . in Noten	—	564.600	—	564.600
d) Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:				
Ergänzungsnetz . . . „	—	582.000	—	582.000
B. Garantirte Eisenbahnen im Staatsbetriebe:				
e) Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn:				
Garantievorschuss . . . in Silber	—	1,986.400	—	1,986.400
f) Erzherzog Albrecht-Bahn:				
Garantievorschuss . . . „	—	836.140	—	836.140
g) Mährische Grenzbahn:				
Garantievorschuss . . . „	—	317.700	—	317.700
Summe	895.730	6,525.240	—	7,420.970
Titel 4. Münzverlust für 343.100 fl. in Gold zu 20 pCt. Agio	—	68.620	—	68.620
Summe (Capitel 34, Titel 1 bis 4)	895.730	6,593.860	—	7,489.590

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1890.

Zweiter Theil. — Bedeckung.

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	ausserordentliche	Summe
	Gulden in österr. Währung		
Capitel 33. XI. Handelsministerium.			
Titel 1. Centralleitung	4.000	—	4.000
Titel 6. § 1. Hafen- und See-Sanitätsdienst	480.670	—	480.670
§ 2. Beiträge zu ausserordentlichen Neubauten	—	9.200	9.200
Summe (Titel 6, §§ 1 und 2)	480.670	9.200	489.870
Titel 9. Staatseisenbahnbau:			
Beiträge der Interessenten zum Baue der Böhmisch-mährischen Transversalbahn	—	27.000	27.000
Summe (Titel 9, § 1)	—	27.000	27.000
Titel 10. Zinsen und Rückzahlung von an Localbahnen erfolgten Bauvorschüssen:			
§ 1. Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals:			
Capitalsrückerstattung (zweite Rate)	—	10.000	10.000
§ 2. Localbahn Bozen-Meran:			
Zinsen für das Jahr 1889	—	48.310	48.310
Capitalsrückerstattung	—	20.690	20.690
Summe (Titel 10, §§ 1 und 2)	—	79.000	79.000
Titel 11. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen:			
Pachtzins für die Bodenbacher Bahnstrecke in Gold	107.450	—	107.450
Münzgewinn bei obigem Golde, 20 pCt. Agio	—	21.490	21.490
Summe (Titel 11)	107.450	21.490	128.940
Titel 12. Staatseisenbahnbetrieb:			
Im Eigenthume des Staates stehende Bahnen:			
§ 1. Westliche Staatsbahnen:			
a) Transporteinnahmen	38,207.900	—	38,207.900
b) Vergütung für Postbeförderung	346.300	—	346.300
c) Vergütung aus dem Localbahnbetriebe	640.800	—	640.800
d) Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1,301.700	—	1,301.700
e) Einnahmen aus der Verpachtung des Hotels Zell am See	12.000	—	12.000
f) Erträgniss der sechs Sechstel-Antheile an der Wiener Verbindungsbahn	294.000	—	294.000
g) Sonstige verschiedene Einnahmen	370.700	—	370.700
Münzgewinn von 6,914.600 fl. in Gold, 20 pCt. Agio	—	1,382.920	1,382.920
Amortisationsquote für Industriegeleise	—	2.500	2.500
Beitrag der Alpinen Montangesellschaft für die Verzinsung der Geleiseanlagen in Eisenerz	—	20	20
Amortisationsquote der Wasserleitung des G. Rütgers	—	20	20
Interessenten-Beiträge	—	170	170
Summe (Titel 12, § 1)	41,173.400	1,385.630	42,559.030
§ 2. Triest-Herpelje-Istrianer Bahn:			
a) Transporteinnahmen	415.000	—	415.000
b) Vergütung für Postbeförderung	7.600	—	7.600
c) Sonstige verschiedene Einnahmen	2.500	—	2.500
Münzgewinn von 20.600 fl. in Gold (20 pCt. Agio)	—	4.120	4.120
Summe (Titel 12, § 2)	425.100	4.120	429.220
§ 3. Dalmatiner Staatsbahn:			
a) Transporteinnahmen	97.900	—	97.900
b) Vergütung für Postbeförderung	1.500	—	1.500
c) Sonstige verschiedene Einnahmen	2.200	—	2.200
Münzgewinn von 50 fl. in Gold, 20 pCt. Agio	—	10	10
Summe (Titel 12, § 3)	101.600	10	101.610
§ 4. Staatsbahnen in Galizien:			
a) Transporteinnahmen	4,917.800	—	4,917.800
b) Vergütung für Postbeförderung	41.600	—	41.600
c) Vergütung aus dem Localbahnbetriebe	291.300	—	291.300
d) Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	20.000	—	20.000
e) Sonstige verschiedene Einnahmen	121.400	—	121.400

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	ausserordentliche	Summe
	Gulden in österr. Währung		
Münzgewinn von 550.000 fl. in Gold, 20 pCt. Agio . . .	—	110 000	110.000
Amortisationsquote für Industriegeleise	—	100	100
Summe (Titel 12, § 4)	5,392.100	110.100	5,502.200
Summe (Titel 12, §§ 1 bis 4)	47,092.200	1,499.860	48,592.060
Vom Staate für eigene Rechnung betriebene Privatbahnen:			
§ 5. Ungarische Westbahn (steierische Linie):			
a) Transporteinnahmen	500.000	—	500.000
b) Sonstige verschiedene Einnahmen	1 900	—	1.900
Münzgewinn von 15.050 fl. in Gold, 20 pCt. Agio	—	3.010	3.010
Summe (Titel 12, § 5)	501.900	3.010	504.910
§ 6. Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie):			
a) Transporteinnahmen	658.700	—	658.700
b) Sonstige verschiedene Einnahmen	190.400	—	190.400
Münzgewinn von 5100 fl. in Gold, 20 pCt. Agio	—	1.020	1.020
Summe (Titel 12, § 6)	849.100	1.020	850.120
Summe (Titel 12, §§ 5 und 6)	1,351.000	4.030	1,355.030
Summe (Titel 12, §§ 1 bis 6)	48,443.200	1,503.890	49,947.090
Titel 13. Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	353.096	353.096
Capitel 39. XVI. Subventionen und Dotationen. Verkehrsanstalten.			
Titel 1. § 1. 6 pCt. Zinsen von Ueberzahlungen an Garantievorschüssen	—	4.000	4.000
§ 2. Von der Ungarischen Westbahn, Rückzahlung der bis Ende 1888 zu Lasten der Betriebsrechnung bestrittenen Auslagen für Investitionen	—	371.484	371.484
§ 3. Abschlagszahlung aus dem Reinertragsüberschusse auf die 4percentige Zinsenschuld für den vom Staate gezahlten Garantievorschuss der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Buhn	—	4 475	4.475
§ 4. Abschlagszahlung aus dem Reinertragsüberschusse auf die vom Staate gezahlten Garantievorschüsse der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn	—	103.083	103.083
Summe (Capitel 39, Titel 1)	—	483.042	483.042

Erlass des k. k. Handelsministers vom 12. Mai 1890, Z. 14.549, an sämmtliche österreichische Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Beförderung der Gendarmerie mit Schnellzügen sowie mit Lastzügen.

Aus Anlass vorgekommener Fälle, in denen der zur Hintanhaltung drohender Ruhestörungen beorderten Gendarmerie-Assistenz die Benützung von Schnellzügen von den Bahnorganen verweigert wurde, findet das Handelsministerium die geehrten Bahnverwaltungen auf die ihnen in solchen Fällen bei bahnseitiger Verzögerung des rechtzeitigen Eintreffens der Gendarmerie-Assistenz am Bedarfsorte erwachsende schwere Verantwortung aufmerksam zu machen.

Insoferne die vorhin erwähnte, vom Standpunkte der öffentlichen Sicherheit sehr bedauerliche Haltung der Bahnorgane durch instructionsmässige Weisungen auf Grund des im Militärtransport-Uebereinkommen Art. 13 bahnseitig gemachten Vorbehaltes der zeitweiligen oder gänzlichen Ausschliessung der Benützung von Schnellzügen zum Militärtarife veranlasst sein sollte, wird den geehrten Verwaltungen bedeutet, dass dieser Vorbehalt unter den obwaltenden ausnahmsweisen Verhältnissen nicht dazu benützt werden darf, der Gendarmerie die Benützung von Schnellzügen bei dringender Gefahr von Ruhestörungen zu erschweren.

Anlangend schliesslich die bei obigem Anlasse gleichfalls zur Sprache gebrachte Beförderung der Gendarmerie mit Güterzügen, so sind die geehrten Bahnverwaltungen, wie das Handelsministerium zugleich in Erinnerung zu bringen nicht unterlassen will, auf Grund des Art. 15 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe verpflichtet, gleich anderen Sicherheitsorganen auch die Gendarmen im Dienste mit Güterzügen zu befördern und ihnen die Fahrt im Conducteurwagen zu gestatten, wenn beim Zuge kein Personen- oder eingerichteter Mannschaftswagen, oder kein leerer Kastenwagen zur Unterbringung derselben vorhanden ist.

Wien, am 12. Mai 1890.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 22. Mai 1890, womit für Juni 1890 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juni 1890 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 18 Percent in Silber zu entrichten ist.

Dunajewski m. p.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Juni 1890 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Hiedurch wird jedoch auch wie bisher die im Civilverkehre bestehende theilweise Erhebung eines 15 pCt. Agiozuschlages im Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehre der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht berührt.

Wien, am 25. Mai 1890.

Eisenbahnrecht.

Straflosigkeit bei absichtlicher Ausserachtlassung der durch Dienstanweisungen gebotenen Pflicht.

(Entscheidung des Deutschen Reichsgerichtes.)

Die Eisenbahntransport - Gefährdung Seitens eines Eisenbahn-Bediensteten durch Vernachlässigung einer durch eine Dienstanweisung gebotenen Pflicht, indem er nach seiner Einsicht, um den Zug vor einer anderen, schlimmeren Gefahr zu sichern, sich der Ausserachtlassung jener Dienstanweisung für berechtigt erachtet, ist, nach dem Urtheil des Reichsgerichtes, IV. Strafsenats, vom 14. Jänner 1890, nicht strafbar.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für die Hütte zur Aufstellung des Central-Stellapparates III in der Station St. Pölten der Linie Wien-Salzburg;
2. für die Herstellung einer Verbindungsweiche zwischen den Geleisen 2 und 4 der Station Selzthal der Linie St. Valentin-Pontafel;
3. für die Herstellung eines dritten durchlaufenden Geleises in der Station Lees-Veldes der Linie Tarvis-Laibach;
4. für die Haltestelle Ludweishofen in km 102·773 der Linie Wien-Eger, zwischen den Stationen Hötzelsdorf und Wappoltenreith, und wurde das Project für die Wartehalle in dieser Haltestelle principiell genehmigt;
5. für den in der Station Bazejovic-Jistebnic der Linie Tabor-Pisek durch August Marek und Lucas Vlček herzustellenden Kohlenschuppen;
6. für einen Kohlen- und Coaksschuppen in der Station Kimpolung der Linie Hatna-Kimpolung;
7. für die Anlage zur centralen Stellung der Weichen, Einfahrts- und Distanzsignale in den acht Mittelstationen der Baulinie Jasło-Rzeszów.

— (Principielle Genehmigung.) Dieselbe wurde ausgesprochen für die Herstellung eines normalen Nebengebäudes beim Wächterhause Nr. 1 am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe Wien der Linie Wien-Eger.

— (Erweiterung der Station Planá der Linie Gmünd-Prag: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tabor hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Planá der Linie Gmünd-Prag für den 31. Mai anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die Bezirkshauptmannschaft Tabor. [G.-I.-Z. 7607.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Erweiterung der Station Jenč und Herstellung eines Wächterhauses daselbst.) Die Eisenbahnstation Jenč wird erweitert. Nach dem genehmigten Projecte ist die Erbreiterung des Stationsplanums, die Verlegung der Endweichen in der Richtung gegen Eger, die Herstellung eines dritten durchgehenden Geleises, die Errichtung eines Stockgeleises, die Anlage einer neuen Zufahrtstrasse zu diesem Stockgeleise, die Verlängerung des an der Bezirksstrasse in der Gemeinde Gross-Jenč bestehenden Rampencanals, dann die Errichtung eines Wächterhauses, Verlegung der Wirthschaftsrampe und die Versetzung des Stations-Distanzsignals in Aussicht genommen. [2. Mai, Z. 14.916.]

— (Wasserstationsanbau in der Station Komotau.) In der Station Kometau der Buschtěhrader Eisenbahn wird zur Unterbringung von vier weiteren Wasserreservoirs ein Anbau bei dem bestehenden Wasserstationsgebäude hergestellt. [16. Mai, Z. 20.760.]

Böhmische Westbahn. (Reconstruction der hölzernen Ueberfahrtbrücke bei Unter-Mokropes in km 16·5/6.) Die hölzerne Ueberfahrtbrücke bei Unter-Mokropes im Zuge der Böhmischen Westbahn bei km 16·5/6 ist reconstructionsbedürftig geworden. Das diesbezügliche von der Böhmischen Westbahn vorgelegte Project über die Erneuerung dieser Brücke wurde zur Ausführung genehmigt. [25. April, Z. 17.179.]

— (Detailproject zur Verstärkung der Radbuzabrücke in km 110·1/3.) Das von der Böhmischen Westbahn vorgelegte Detailproject zur Verstärkung der Radbuzabrücke in km 110·1/3 bei Pilsen wurde zur Ausführung genehmigt. [23. April, Z. 16.602.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für die Verlängerung des Frachtenmagazins in der Station Göpfritz-Gross-Sieghart der Linie Wien-Eger;
2. für das Salz- und Kohlenmagazin des Guido Gerhold in der Station Horn der Linie Hadersdorf—Sigmundsherberg-Horn;
3. für den Eiskeller des Carl Reinöhl in der Station Scheibbs der Linie Pöchlarn—Kienberg-Gaming;
4. für die im Magazinsgeleise der Station Ried der Linie Neumarkt-Simbach hergestellte Wagendrehscheibe;
5. für Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. 20 in der Station Waidhofen, Nr. 49 der Linie St. Valentin-Pontafel;
6. für ein Nebengebäude beim Aufnahmsgebäude der Station Kastenreith;
7. für das reconstruirte Wächterhaus 253 der Station Friesach;
8. für den von S. M. Krohn in der Station Weiz der Linie Gleisdorf-Weiz hergestellten Kohlenschuppen;
9. für das normale Nebengebäude beim Wächterhaus Nr. 20/a der Linie Wien-Eger und für die im Kaserngebäude am Donauquaibahnhofe der Donauuferbahn adaptirten Räume.

— (Eröffnung der Eisenbahn-Telegraphenstation Neu-Aigen [bei Tulln] für Staats- und Privat-Telegraphen-Correspondenz.) Das k. k. Handelsministerium hat die Ermächtigung der zwischen Tulln und Absdorf-Hippersdorf gelegenen Eisenbahn-Telegraphenstation Neu-Aigen zur Staats- und Privat-Telegraphen-Correspondenz ertheilt. [20. Mai, Z. 20.886.]

Zusammenstellung

der im Monate April 1890 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen																			
Westliche Linien	1045	14.526	2.964	18.535	79	161	1	241	1·3	206	15	141	2	4	.	.	4	.	17
Nordöstliche Linien	60	2.360	3.790	6.210	2	10	36	48	0·7	23	2	45	.	.	.	.	1	1	2
Dalmatiner Staatsbahn	.	120	120	240	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	.	730	.	730	.	7	.	7	0·9	5	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	152	513	665	.	2	.	2	0·3	2	.	2	.	.	.	.	.	.	2
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	60	1.140	780	1.980	1	8	2	11	0·5	12	.	17	.	.	.	.	1	.	2
Böhmische Westbahn	.	271	150	421	.	1	.	1	0·2	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	60	240	1.320	1.620	6	3	3	12	0·7	5	2	13	.	1	.	.	1	.	2
Eisenbahn Wien-Aspang	.	211	700	911	.	1	1	2	0·2	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Galizische Carl Ludwig-Bahn	60	150	720	930	3	1	3	7	0·7	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	155	372	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	394	3.927	1.554	5.875	16	8	8	32	0·5	19	1	24	.	.	.	.	2	.	.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	9	300	.	309	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	.	248	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	120	360	480	.	3	1	4	0·8	.	.	3	.	.	.	.	1	.	2
Oesterr. Nordwestbahn	210	2.311	2.280	4.801	5	29	.	34	0·7	31	2	34	.	.	1	.	.	.	7
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	505	2.275	870	3.650	40	15	4	59	1·6	60	.	17	.	.	.	2	.	.	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	64	124	188	.	2	.	2	1·0	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	647	4.199	952	5.798	63	45	13	121	2·0	96	11	76	9	3	.	2	5	2	6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.140	240	1.380	.	3	.	3	0·2	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	186	310	.	5	.	5	1·6	2	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	25	868	.	893	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3075	35.445	18.026	56.546	215	304	72	591	.	466	33	395	11	8	1	4	15	3	42

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·0 „
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
4. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
5. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
6. Böhmische Westbahn . . . . . 0·0 „
7. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·2 „
8. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·2 „
9. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·3 „
10. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·5 „
11. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·5 „
12. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 0·7 „
13. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 0·7 pCt.
14. Galizische Carl Ludwig-Bahn . . . . . 0·7 „
15. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·7 „
16. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·8 „
17. Istrianer Staatsbahn . . . . . 0·9 „
18. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 1·0 „
19. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 1·3 „
20. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·6 „
21. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 1·6 „
22. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 2·0 „

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Eisenbahnvorlagen.) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 21. Mai überreichte der Handelsminister Baross fünf Gesetzentwürfe über Eisenbahn-Angelegenheiten. Dieselben betreffen die Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn, die Concessionirung der Localbahn Pressburg-Steinamanger und die Regelung der Verhältnisse der Localbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurth, welche Vorlagen an den Communications- und an den Finanz-Ausschuss geleitet wurden. Zwei weitere Vorlagen beziehen sich auf die Concessionirung der Localbahnen Gran—Almas-Füzitö und Nagy-Margita—Versecz, welche an den Communications-Ausschuss geleitet wurden. Der Inhalt dieser Vorlagen, welchen wir in deutscher Uebersetzung dem „P. Ll.“ entnehmen, ist folgender:

Gesetzentwurf
über die Einlösung der Eisenbahnlinien der Ungarischen Nordostbahn-Actiengesellschaft.

§ 1. Das Ministerium wird ermächtigt, in Betreff der Eisenbahnlinien der Ungarischen Nordostbahn-Actiengesellschaft das staatliche Ablösungsrecht, welches für den Bau und Betrieb der Ungarischen Nordostbahn im Sinne des Art. XXVI der am

24. Februar 1869 auf Grund des G.-A. XIII ex 1868 ertheilten Concession am 23. Februar 1890 für den Bau und Betrieb der Nyiregyháza-Ungvárer Secundärbahn aber im Sinne des § 31 der mit G.-A. XXVII ex 1870 inarticulirten Concessions-Urkunde am 13. Juli 1900 in Kraft treten würde, im Wege eines mit der erwähnten Eisenbahn-Actiengesellschaft zu schliessenden Vertrages schon am 1. Jänner 1890, bezw. mit einer auf diesen Tag rückwirkenden Rechtskraft geltend zu machen.

§ 2. Demgemäss werden die kgl. ungar. Minister des Handels und der Finanzen ermächtigt, den in Betreff der Ablösung der Eisenbahnlinien der Ungarischen Nordostbahn-Actiengesellschaft und ihrer Appertinenzien zu Stande gekommenen und vorgelegten Vertrag zu unterschreiben, bezw. im Namen des ungarischen Staates rechtskräftig in dem Falle abzuschliessen, wenn die Generalversammlung der gesellschaftlichen Actionäre diesen im Namen der Actiengesellschaft schon unterfertigten Vertrag vorher genehmigt.

§ 3. In dem Falle, wenn auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes der in Betreff der Ablösung der im § 1 bezeichneten Eisenbahnlinien zu Stande gekommene Vertrag zwischen den kgl. ungar. Ministern des Handels und der Finanzen im Namen des ungarischen Staates einerseits und der Ungarischen Nordostbahn-Actiengesellschaft andererseits rechtskräftig abgeschlossen wird, wird die Regierung ermächtigt, die 1890er Betriebsauslagen der im Sinne des gegenwärtigen Gesetzes zu übernehmenden Eisenbahnlinien, sowie die 1890er Annuitäten der Prioritäts-Anlehen und Actien aus den Einkünften der erwähnten Eisenbahnlinien, bezw. aus dem pro 1890 im Staatsbudget bewilligten staatlichen Garantiecredit zu decken, und sowohl die Einnahmen, als die Ausgaben schlussrechnungsmässig zu verrechnen.

§ 4. Die in dem gegenwärtigen Gesetze dem Ministerium, bezw. den kgl. ungar. Ministern des Handels und der Finanzen ertheilte Ermächtigung erlischt, wenn der in Rede stehende Ablösungsvertrag spätestens bis zum Schlusse des laufenden Jahres nicht abgeschlossen werden könnte. Insofern aber dieser Vertrag im Rahmen der gegenwärtigen Ermächtigung thatsächlich abgeschlossen würde, wird der kgl. ungarische Handelsminister angewiesen, denselben zur nachträglichen Genehmigung und Inarticulirung der Gesetzgebung zu unterbreiten.

§ 5. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Kundmachung im „Országos Törvénytár" in Kraft; mit dem Vollzuge desselben werden die kgl. ungarischen Minister des Handels und der Finanzen betraut.

Gesetzentwurf über die Regelung einiger Angelegenheiten der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn-Actiengesellschaft.

§ 1. Das laut § 1 des G.-A. XV ex 1884 mit 16,181.929 fl. in Silber festgestellte Nominal-Investitionscapital der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn wird um eine Million, d. i. auf 17,181.929 fl. in Silber erhöht und auf das zum Zwecke dieser Capitalserhöhung von der Eisenbahn-Actiengesellschaft aufzunehmen beabsichtigte und mit 3 pCt. in Gold verzinsliche neue Prioritäts-Anlehen von 1,000.000 fl. in Gold oder 2,000.000 deutscher Reichsmark die laut § 28 der mit dem G.-A. XXVII ex 1872 inarticulirten Concessions-Urkunde zugesicherte Steuer-, Stempel- und Gebührenfreiheit mit der Beschränkung ausgedehnt, dass die erwähnte Befreiung mit den in Betreff der bereits im Verkehre befindlichen Titres bestehenden ähnlichen Begünstigungen an einem und demselben Termine abläuft.

Im Falle der Geltendmachung des staatlichen Ablösungsrechtes wird bei Feststellung des Minimal-Ablösungspreises die auf diese Capitalserhöhung entfallende jährliche Annuitätsrate ebenfalls in Rechnung zu ziehen sein, jedoch in der Weise, dass diese Annuitätsrate nicht mit 5 pCt. in Silber, sondern in Gemässheit der im § 3 des G.-A. XV ex 1884 enthaltenen Bestimmung mit 3 pCt. in Gold zu berechnen sein wird.

Der Handelsminister wird jedoch ermächtigt, die Geltendmachung der oben bewilligten staatlichen Begünstigungen im Sinne der weiter unten folgenden Paragraphen von der pünktlichen Erfüllung der der Eisenbahn-Actiengesellschaft auferlegten Verpflichtungen abhängig zu machen.

§ 2. Die im Sinne des § 1 zu emittirenden Prioritäts-Obligationen werden nur mit vorhergehender Erlaubniss des Handelsministers verwerthet werden dürfen, und werden die aus dieser Verwerthung einfliessenden Summen nur zu den durch den genannten Minister von Fall zu Fall zu bewilligenden Investitionen verbraucht werden dürfen.

§ 3. Nachdem die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn-Actiengesellschaft im Sinne des § 1 des G.-A. XXVII ex 1872, bezw. der durch dieses Gesetz inarticulirten Concessions-Urkunde verpflichtet ist, die ihr concessionirte Eisenbahn in der Richtung nach Ebenfurth bis zur Landesgrenze auszubauen, hat die Eisenbahn-Actiengesellschaft behufs Erfüllung dieser Verpflichtung den auf ungarischem Gebiete gelegenen Theil der Lajta-Ujfalu-Ebenfurther Verbindungslinie bis zu einem durch den Handelsminister festzustellenden Präclusivtermin eigenthumsrechtlich zu erwerben und mit ihren übrigen Eisenbahnlinien grundbücherlich zu vereinigen; nach Beendigung dieser Kaufsoperation werden auch bezüglich dieses Linientheiles sowohl hinsichtlich des staatlichen Ablösungs- und Anfallsrechtes, als auch im Allgemeinen die Bestrebungen des G.-A. XXVII ex 1872 bezüglich der Concessionen in Kraft treten. Mit der Beendigung dieser Kaufsoperation wird rücksichtlich des das Object derselben bildenden Linientheiles die seinerzeit auf administrativem Wege ausgegebene Concessions-Urkunde ausser Kraft zu setzen sein.

§ 4. Die Eisenbahn-Actiengesellschaft wird verpflichtet sein, auf ihren Linien im Personen- und Frachtenverkehr das Zonentarifsystem der kgl. Ungar. Staatsbahnen bis zu einem von dem Handelsminister zu bestimmenden Präclusivtermin ins Leben zu rufen. Zugleich wird der Handelsminister ermächtigt, dass er bei dieser Gelegenheit die Actiengesellschaft, sowie eventuell auch andere in derselben Lage sich befindende gesellschaftliche Bahnen von der Circulation der in der Concessions-Urkunde vorgeschriebenen Wagen IV. Classe, respective von der Anwendung der denselben entsprechenden Tarifbestimmung, befreien und gleichzeitig gestatten könne, dass die Aufstellung des Frachttarifsatzes ohne die Zusicherung eines Freigewichtes erfolgen könne.

§ 5. Dieses Gesetz tritt am Tage des Erscheinens in der Landesgesetzsammlung in Kraft, und es werden mit dessen Vollzug der Handels- und der Finanzminister betraut.

Gesetzentwurf, betreffend die Concessionirung der Pressburg-Steinamangerer Vicinalbahn.

§ 1. Das Ministerium wird hiemit ermächtigt, für eine von Pressburg ausgehende, über die Pressburger staatliche Donaubrücke mit Berührung der Station Hegyeshalom der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Station Csorna der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn an die Klein-Zell—Steinamangerer Linie der kgl. Ungar. Staatsbahnen bei Porpácz anschliessende Locomotiv-Vicinalbahn die Bau- und Betriebsconcession unter den in den G.-A. XXXI ex 1880 und IV ex 1888, wie auch unter den in Folgendem festgestellten Bedingungen, zu ertheilen.

§ 2. Der Handelsminister wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Finanzminister das Stammactiencapital, abweichend von dem im § 10 des G.-A. IV ex 1880 bestimmten Verhältnisse der Stamm- und Prioritäts-Actien, ausnahmsweise mit 30 pCt. des factischen Baucapitales festzustellen.

§ 3. Der Handelsminister wird ferner ermächtigt, zu den Baukosten der Vicinalbahn zu Lasten der Ersparnisse, welche bei dem für die Pressburger Donaubrücke durch die Legislative bewilligten, beziehungsweise schon mit Rücksicht auf die Eisenbahnbrücke für 10 Jahre, in gleichen Jahresraten von 200.000 fl. festgestellten Investitionscredit gemacht werden, vom Jahre 1891 in acht auf einander folgenden Jahren jährlich 22.000 fl., ferner für die unentgeltliche Beförderung der Post auf der Vicinalbahn während der ganzen Concessionsdauer in fünfzig auf einander folgenden Jahren jährlich 11.000 fl., schliesslich zu Lasten der Mautheinkünfte, welche mit der, in den Betrieb der kgl. ungarischen Staatsbahnen überlassenen stabilen Donaubrücke auf den Staat übergingen, ebenfalls fünfzig Jahre hindurch jährlich 14.190 fl. beizutragen.

§ 4. Der kgl. ungarische Handelsminister wird über die erfolgte Concessionirung der im § 1 erwähnten Vicinalbahn im Sinne des § 1 des G.-A. XXXI : 1880 dem Reichstage Bericht erstatten.

§ 5. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Publicirung in Kraft; mit der Durchführung desselben werden die Minister für Handel und der Finanzen betraut.

Gesetzentwurf über die Concessionirung der Gran-Almás-Füzitöer Vicinalbahn.

§ 1. Das Ministerium wird hiemit ermächtigt, für eine von der Station Almás-Füzitö abzweigende, bis Gran zu führende Vicinal-Locomotiv-Bahnlinie unter den in den G.-A. XXXI : 1880 und IV : 1886 enthaltenen Bedingungen die Bau- und Betriebsconcession den Budapester protokollirten Firmen der Bauunternehmung Carl Neuschloss & Sohn und Friedrich Horschitz zu ertheilen.

§ 2 Der kgl. ungarische Handelsminister wird dem Reichstage über die erfolgte Concessionirung der im § 1 erwähnten

Bahnlinie im Sinne des § 1 des G.-A. XXXI : 1880 Bericht erstatten.

§ 3. Dieses Gesetz tritt an dem Tage in Kraft, an welchem dasselbe in der Gesetzessammlung erscheint; mit der Durchführung desselben werden die Minister für Handel und der Finanzen betraut.

Gesetzentwurf
über die Concessionirung der Nagymargita-Versecer Vicinalbahn.

§ 1. Das Ministerium wird hiemit ermächtigt, für eine von der Endstation Nagymargita der Szécsány-Nagymargitaer Flügelbahn der Torontaler Vicinalbahn abzweigende, mit Anschluss an die Temesvár-Buziáser Strecke der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn bis Versecz zu führende Locomotiv-Vicinalbahn die Bau- und Betriebs-Concession unter den in den G.-A. XXXI : 1880 und IV : 1888 enthaltenen Bedingungen der Torontaler Vicinalbahn-Actien-Gesellschaft zu ertheilen.

§ 2. Der kgl. ungarische Handelsminister wird über die erfolgte Concessionirung der im § 1 erwähnten Vicinalbahn im Sinne des § 1 des G.-A. XXXI : 1880 dem Reichstage Bericht erstatten.

§ 3. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Publicirung in Kraft; mit der Durchführung desselben werden die Minister für Handel und der Finanzen betraut

Arad-Temesvárer-Eisenbahn. (Verstaatlichung.) Die in neuester Zeit wieder aufgenommene Verstaatlichungs-Action für in Ungarn betriebene Eisenbahnen, welche im Interesse des nördlichen Betriebsnetzes der königl. ungarischen Staatsbahnen bereits gegenüber der Ungarischen Nordostbahn begonnen hat, wird im Interesse der Completirung des östlichen Betriebsnetzes derselben, vorläufig auch auf die Arad-Temesvárer Eisenbahn ausgedehnt. Im vorliegenden Falle steht der Staat wesentlich anders gestalteten und weitaus complicirteren Verhältnissen gegenüber, als bei den bisher in den Bereich der Verstaatlichung gezogenen garantirten Eisenbahnen. Die Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, welche das Capital zum Baue der Arad-Temesvárer Eisenbahn beschaffen und in ihrer Bilanz pro Ende 1888 den Besitz von 2,004.000 fl. in Actien der genannten Eisenbahn nachgewiesen hat, hat nun das Anerbieten gestellt, die Linien der Arad-Temesvárer Eisenbahn käuflich an sich zu bringen, diese Linie ihrem eigenen Netze einzuverleiben und in diesem Falle auf die staatliche Zinsengarantie zu verzichten, was für den Staat einem effectiven Ersparnisse von 180.000 bis 200.000 fl. per Jahr gleichkäme, während diese Transaction aus dem Grunde der Gesellschaft kein besonderes Opfer auferlegen würde, als der Unterschied in den Betriebskosten (Betriebs-Coëfficiant 68 gegen 38) in diesem Falle sehr bedeutend ins Gewicht fiele. Nachdem jedoch der Handelsminister die im Einvernehmen mit dem Gesammtministerium im Principe beschlossene Idee der Verstaatlichung (eventuell der vorläufigen Uebernahme in den Staatsbetrieb) aufrecht hält, entschied er sich im Sinne des G.-A. XXIV ex 1883, vorläufig für die Sequestration der Bahn, aus welchem Anlasse bereits Verhandlungen zwischen den Delegirten des Handelsministeriums und der Direction der Arad-Temesvárer Gesellschaft sowohl, als mit dem Vertreter der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Director Carl Hieronymi, stattfanden. Dieser Modus schliesst nicht aus, dass, insoferne die staatliche Ablösung mittlerweile unter Bedingungen, die für die Staatsfinanzen günstig wären, die Sequestration, sowie es in Präcedenzfällen bereits der Fall war, durch die Verstaatlichung abgelöst werde.

Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Administrative Begehung einer Theilstrecke.) Am 19. Mai fand unter Führung des Sectionsrathes im königl. ungar. Handelsministerium, Ladislaus Vörös, mit Beiziehung der Vertreter der Budapester hauptstädtischen Municipalbehörde die administrative Begehung des Anschlusses zwischen der im Bau begriffenen Linie Staatsbahnhof der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, grosse Ringstrasse, Üllöer-Kaserne und der bereits im Betriebe stehenden Universitätsplatz, Stationsgasse, Steinbrucherstrasse der Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe statt.

Ungarische Nordostbahn. (Conversion der Prioritäten der Gesellschaft.) Wie aus Budapest berichtet wird, ist aus Anlass der bevorstehenden Verstaatlichung der Ungarischen Nordostdahn, die Conversion der Prioritäten nach dem bei der Budapest-Fünfkirchner und der Ungarischen Westbahn geübten Modus von Seite der Wiener Unionbank im Vereine mit einem Consortium von Banken in Deutschland, als Besitzern grösserer Posten dieser Titres, in Aussicht genommen.

Ausland.

Bayern. (Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den Staats-Eisenbahnen.) Durch Gesetz ddto. München, den 5. Mai, wurden betreffs des Bedarfes für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den im Betrieb befindlichen Staats-Eisenbahnen folgende Bestimmungen getroffen:

Art. 1. Der Bedarf 1. für Erweiterung der Centralwerkstätte in München wurde auf 1,520.000 Mk., für Erweiterung der Centralwerkstätte in Nürnberg auf 101.000 Mk., für Erweiterung der Centralwerkstätte in Regensburg auf 328.000 Mark, für Erweiterung der Betriebswerkstätte in Augsburg auf 151.000 Mk., in Summa auf 2,100.000 Mk.; 2. für Vermehrung der Stations- und Strecken-Signalvorrichtungen, der elektrischen Einrichtungen, sowie der telegraphischen und telephonischen Verbindungen auf 150.000 Mk.; 3. für Vermehrung der Bahnbetriebs-Telegraphenlinien auf 288.000 Mk.; 4. für den Aufbau eines 4. Stockwerkes auf das General-Directionsgebäude an der Elisenstrasse Nr. 2a, 3a und 3b in München auf 85.000 Mk.; 5. für Erweiterung des Centralbahnhofes München und Erbauung einer Locomotivremise daselbst auf 12,574.000 Mk.; 6. für Erbauung von Locomotivremisen in Oberndorf-Schweinfurt und Weilheim auf 89.800 Mk.; 7. für Herstellung zweier Gebäude für Bureaux und Dienstwohnungen in München-Centralbahnhof auf 273.400 Mk.; 8. für Unterführung der Thalkirchenstrasse beim Südbahnhofe München auf 270.000 Mk.; 9. für Unterführung der Berg- und Laimstrasse im Ostbahnhofe München auf 470.000 Mk.; 10. für Herstellung eines Tunnels für Fussgänger und Handfuhrwerk zur Verbindung der Frieden- und der Orleansstrasse dortselbst auf 42.500 M.; 11. für Erweiterung des Bahnhofes Augsburg und Herstellung eines Ueberholungsgeleises in Hochzoll auf 1,235.000 Mk.; 12. für Unterführung der Rothenburgerstrasse im Centralbahnhof Nürnberg auf 290.000 Mk.; 13. für Erweiterung der Donaulände in Passau auf 176.000 Mk.; 14. für Erweiterung des Bahnhofes Aschaffenburg und Umbau der Geleiseanlage dortselbst auf 2,070.000 Mk.; 15. für Herstellung elektrischer Beleuchtungs-Anlagen in den Bahnhöfen Bamberg, Regensburg und Würzburg auf 1,051.000 Mk., zusammen auf den Maximalbetrag von 21,164.700 Mk. festgesetzt.

Art. 2. Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgesetzten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im gleichen Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der in Art. 1 bezeichneten Objecte an, hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür massgebenden Finanzgesetze.

Art. 3. Die köngl. Staatsregierung wird ermächtigt, den weiteren Bedarf für den Umbau des Bahnhofes Lichtenfels im Maximalbetrage von 835.300 Mk aus dem gesetzlichen Credit für die Eisenbahn von Stockheim über Ludwigsstadt zur Landesgrenze zu entnehmen.

Laut Finanzgesetz vom 5. Mai 1890 für die XX. Finanzperiode 1890 und 1891 wird die durch Art. 1, Abs. 1 des Gesetzes vom 8. November 1887, betreffend den im Interesse der Landesvertheidigung erforderten zweigeleisigen Ausbau der Bayerischen Eisenbahnen, ferner durch Art. 2, Abs. 1 des Gesetzes vom 10. Februar 1888, betreffend die Herstellung einer Bahnverbindung von Hergatz zur Bayerisch-Württembergischen Landesgrenze in der Richtung gegen Wangen, endlich durch Art. 2, Abs. 1 des Gesetzes vom 26. April 1888, den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Staats-Eisenbahnen, dann für die Beschaffung von Fahrmaterial betreffend, ertheilte Befugniss zur Aufnahme eines Staatsanlehens im Gesammtbetrage von 12,653.000 Mk. zurückgezogen. Dagegen wird der Staatsminister der Finanzen ermächtigt, den gleichen Betrag auf die nach der General-Finanzrechnung für 1887 bestehenden Erübrigungen der XVIII. Finanzperiode 1886/87 zu übernehmen. Ferner wird die königl. Staatsregierung ermächtigt, den nachstehend ausgewiesenen Gesammtbedarf von 2,789.750 Mk. für einmalige ausserordentliche Ausgaben der Staats-Eisenbahn-Verwaltung, nämlich: 1. für Verbesserungen der Lager- und Ladeplatz-Verhältnisse in der Station Meisingen 22.290 Mk.; 2. für Vergrösserung der seitherigen Bayerischen Güterhalle im Bahnhof Nördlingen 41.000 Mk.;

3. für Erweiterung des Betriebs-Hauptgebäudes der Station Wassertrüdingen 25.500 Mk.; 4. für Erweiterung und Umbau des Stationsgebäudes und Erbauung eines Güterschuppens zu Nannhofen 20.300 Mk.; 5. für Erweiterung des Stations-Hauptgebäudes zu Schwabmünchen 37.900 Mk.; für Adaptirung des Betriebs-Hauptgebäudes im Bahnhof Bamberg 38.000 Mk.; 7. für Entwässerung des Bahnhofs Bamberg 780.000 Mk.; 8. für Umwandlung der Station Obertheres in eine Ausweichstation 85.600 Mk.; 9. für Erweiterung der Güterhalle in München-Südbahnhof 21.600 Mk.; 10. für Vervollständigung der Anlage einer Central-Wagenreinigungs-Anstalt in München-Südbahnhof 73.700 Mark; 11. für Pflasterung des äusseren Ladehofes in München-Ostbahnhof 73.000 Mk.; 12. für Herstellung zweier Sack- und eines Ladegeleises mit Lagerplatz in München-Ostbahnhof 30.000 Mk.; 13. für Erweiterung der Dienst- und Wartelocale im Stationsgebäude zu Grosshesselohe und Beschaffung einer grossen Drehscheibe 31.000 Mk.; 14. für Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Planegg 61.500 Mk.; 15. für weitere Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung des Centralbahnhofes Nürnberg 138.000 Mk.; 16. für Erweiterung der Station Reichelsdorf 37.800 Mk.; 17. für Umbau der Donaulände in Regensburg 50.000 Mk.; 18. für Aenderung der Geleiseanlagen in den Stationen der Bahnstrecke Pfarrkirchen-Pocking und Herstellung elektrischer Warnsignale 32.000 Mk.; 19. für Herstellung eines Steges über die Geleise des Bahnhofes Rosenheim 14.750 Mk.; 20. für Untersuchung der Districtsstrasse Stadtamhof-Donaustauf unter der Station Walhallastrasse 63.400 Mk.; 21. für Erbauung eines Bahnmeister-Wohngebäudes in der Station Schwandorf 19.000 Mk.; 22. für Erweiterung der Geleiseanlage in der Station Gemunden 51.000 Mk.; 23. für Errichtung einer Oelgasfabrik für Personenwagen-Beleuchtung in Würzburg 48.000 Mk.; 24. für Umwandlung der Haltestelle Rosenbach bei Ansbach in eine Expedition 97.900 Mk.; 25. für Errichtung einer Station in Ottersing (bei Holzkirchen) 89.000 Mk.; 26. für Verstärkung des Material-Betriebsfonds der Bayerischen Staatsbahnen 800.000 Mark; 27. für Einwurfstellen und Geleiseverbindungen zum Mainflusse vom Bahnhof Würzburg 202.000 Mk., vom Bahnhof Ochsenfurt 176.600 Mk., vom Bahnhof Marktbreit 193.000 Mk., vom Bahnhof Kitzingen 138.000 Mk., zusammen 709.600 Mk., Gesammtbetrag wie oben 2,789.750 Mk. gleichfalls den verfügbaren Mehreinnahmen des Jahres 1888 zu entnehmen.

[Z. d. V. d. E.-V.]

Frankreich. (Baucapital und Verkehrs-Ergebnisse der grossen Bahn-Gesellschaften.) Das gesammte, von den 6 grossen Eisenbahn-Gesellschaften Frankreichs, d. i. der Nord-, West-, Ost-, Orleans-, Mittelmeer- und Südbahn, emittirte Capital beträgt nach Mittheilungen der „Revue générale des chemins de fer" bis zum 31. December 1888 im Ganzen 11.903 Million Frcs., von welchen 11.711·5 Millionen Frcs. verausgabt sind. Die Gesammtlänge der bestehenden und zur Ausführung concessionirten Linien betrug 35.852 km, von welchen 29.529 km mit Ende 1888 in Betrieb standen. Die Baukosten der Linien betragen im Gesammtdurchschnitte 386.700 Frcs. per Kilometer. Die Ausgabe für Fahrpark mit dem Betrage von 1723 Millionen Frcs im Ganzen oder 58.359 Frcs. per Kilometer ist in obigem Betrage mitinbegriffen, daher für die Bahnanlage selbst per Kilometer 328.349 Frcs. entfallen. Im Jahre 1888 wurden 625 km Bahn dem Betriebe übergeben, was einem Zuwachse von 2·1 pCt. gleichkommt. Im Jahre 1888 wurden 246 Millionen Frcs. für Bahnbauten verausgabt, wovon circa 26 Millionen Frcs. auf Fahrpark-Anschaffungen entfallen. Die Total-Einnahmen des Jahres 1888 betrugen für alle 6 Gesellschaften bei einer durchschnittlichen Jahres-Betriebslänge von zusammen 29.144 km im Ganzen 1005,523.210 Frcs., die Ausgaben 502,661.436 Frcs., daher die Netto-Einnahmen 502,861.774 Frcs. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen betrug 49·99 pCt. gegen 50·53 pCt. im Vorjahre. Die Ausgaben stiegen im Jahre 1888 um 0·78 pCt., die Einnahmen um 1·74 pCt. Die Einnahmen-Vermehrung erstreckte sich auf alle Verkehrszweige, aber insbesondere auf den gewöhnlichen Güterverkehr, welcher sich um 2·49 pCt. hob, während der Personenverkehr eine Steigerung von 0·45 pCt. aufwies.

— (Betriebsresultat der Localbahnen im Departement der Rhônemündungen während der ersten Vierteljahre 1888 und 1889.) a) Die „Société nouvelle des Chemins de fer des Bouches-du-Rhône" hat 44 km im Betriebe: von Arles nach Fontvielle, von Pas de Lanciers nach Martignes, Tarascon und Saint-Rémy. Die Baukosten betrugen 4.775 385 Frcs., den Einnahmen per 170.766 Frcs. standen die Ausgaben von 132.036 Frcs. gegenüber, so dass ein Reinertrag in obiger Periode 1889 von 38.730 Frcs. resultirt, um 6681 Frcs. weniger als in den ersten 9 Monaten 1888; b) die „Société des chemins de fer regionaux des Bouches-du-Rhône" hat von 132 km nur 98 km vom 1. Jänner bis 30. September 1889 in Betrieb gesetzt; Fontvielle-Salon, La Ciotat-Bahnhof-La Ciotat Stadt, St. Rémy-Orgon, Barbontane-Orgon, Eygnières-Teyrolles. Die Baukosten betrugen 14,331.081 Frcs., die Einnahmen 154.490 Frcs., Kosten 316.282 Frcs. Resultat: Verlust in der Höhe von 161.792 Frcs. In den ersten 9 Monaten 1888 hatte die Gesellschaft 85 km, deren Baukosten 9,093.141 Frcs. betragen hatten, im Betriebe. Dafür eingenommen 146.759 Frcs., ausgegeben 229.972 Frcs., somit ein Deficit von 82.213 Frcs. notirt; c) die „Société des chemins de fer méridionaux française" (Miramas nach Port de Bouc) hatte 25 km im Betriebe, deren Bau 3,289.850 Frcs. kostete, und die bei einer Einnahme von 87.667 Frcs. gegenüber den Auslagen von 67.594 Frcs. ein Reinerträgniss von 20.073 Frcs. gegen 10.316 Frcs. in der neunmonatlichen Periode des Vorjahres lieferten.

England. (Unfall durch Versagen der selbstthätigen Luftsaugbremse.) Ueber Ersuchen theilen wir mit, dass die bei dem in Nr. 60 dieses Blattes geschilderten Unfalle auf der London and North Western-Eisenbahn-Gesellschaft in Gebrauch gestandene Vacuumbremse nicht die Type der „The Vacuum Brake Company, Limited" hatte.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Verkehr mit kleineren Stationen auf der oberen Donau.) Um den Bewohnern an der Donau möglichst ausgiebige Schiffsverbindungen zu bieten, hat die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Anordnung getroffen, dass auch die kleineren Stationen: Nicola, Weissenkirchen und Rossatz, welche bisher nur durch die zweimal täglich zwischen Linz-Stein verkehrenden Localschiffe angelaufen wurden, täglich vom Postschiffe berührt werden. Weissenkirchen und Rossatz werden demnach von nun ab auch vom Postschiffe thal- und bergwärts angelaufen, während Nicola nur in der Bergfahrt von Wien durch das Postschiff berührt wird.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Reka" nach Massaua.) Dieser Dampfer von 714 Tonnen Gehalt ist am 26. April mit 12 Passagieren, 188 Gewichtstonnen Ladung, nebst 12.890 Stück Hölzer von ausschliesslich nationaler Provenienz von Triest nach Massaua abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 76 Colli Esswaaren, 240 Colli Bier, 22 Colli Wein und 9000 Stück Hölzer; nach Geddah 100 Colli Zucker; nach Massaua 21 Colli Spiritus, 25 Colli Mehl, 475 Colli Cement und 760 Stück Hölzer. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 27.908 Gulden.

Verschiedene Mittheilungen.

Arlbergbahn. (Schluss-Denkschrift über die Projectirungs- und Bauarbeiten.) Als Fortsetzung zu den in den Jahren 1880 und 1881 erschienenen Denkschriften über den Fortschritt der Projectirungs- und Bauarbeiten der Arlbergbahn ist von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen nunmehr die Schluss-Denkschrift herausgegeben worden, welcher 26 Tabellen und 30 Zeichentafeln beigegeben sind. Diese Schluss-Denkschrift ist im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei um 5 fl. per Exemplar erhältlich

Oesterr. Nordwestbahn. (Geschäftsbericht pro 1889.) Das garantirte Netz der Oesterr. Nordwestbahn ergab im Jahre 1889, wie die nunmehr vorliegende Betriebsrechnung ausweist, einen Netto-Ertrag von 3·96 Millionen Gulden und im Vergleiche mit dem Vorjahre eine Steigerung um 51.007 fl. Die Einnahmen erfuhren einen Zuwachs von 280.000 fl., die Ausgaben erhöhten sich um 229.000 fl. Die Staatsgarantie wird mit 390.247 fl. (— 41.612 fl.) in Anspruch genommen. Gegenüber dem Erfordernisse des garantirten Netzes ergibt sich ein Abgang von 254.576 fl. (— 27.230 fl.). Dieser Ausfall ist aus dem zur Einlösung des Juli-Coupons der Actien bestimmten Betrage von 900.000 fl. zu decken, so dass noch 645.423 fl. verfügbar sind. Hiezu kommt der den Stamm-Actionären gebührende Antheil an dem Ueberschusse des Ergänzungsnetzes; dieser Antheil stellte sich im Jahre 1888 auf 84.262 fl., diesmal auf 182.823 fl. Es stehen also 828.247 fl. (+ 125.792 fl.) zur Verfügung, und

die Verwaltung beantragt, den Juli-Coupon mit 4 fl. 50 kr. (gegen 3 fl. 50 kr. im Vorjahre) einzulösen, demnach für 180.000 Actien 810.000 fl. zu vertheilen und 18.247 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Das Ergänzungsnetz verzeichnet für das Jahr 1889 eine Netto-Einnahme von 3·46 Millionen, d. i. um 221.176 fl. mehr als im Vorjahre; die Brutto-Einnahmen sind um 300.418 fl. gestiegen, und die Gesammt-Ausgaben haben sich um 79.241 fl. erhöht. Nach Deckung des Erfordernisses für Zinsen und Tilgung der Prioritäten, sowie für die sonstigen Auslagen bietet das Ergänzungsnetz einen Ueberschuss von 1,795.389 fl. (+ 263.342 fl.). Hievon sind zunächst 50.400 fl. für die Tilgung der Actien Lit. B und 1,350.000 fl. zur Leistung der 5percentigen Dividende, demnach zusammen 1,400,400 fl., zu verwenden. Von dem verbleibenden Betrage sollen 10 Percent, demnach 39.498 fl., dem Reservefonds des Ergänzungsnetzes zugewiesen werden, welcher sich dann auf 250.183 fl. erhöht. Ferner gebührt dem Verwaltungsrathe eine Tantième von 35.549 fl. Der noch erübrigende Rest von 319.941 fl. (+ 156.098 fl.) ist nach § 52 der Statuten gleichmässig unter sämmtliche Actionäre der Gesellschaft zu vertheilen, so dass auf die 180.000 Stamm-Actionäre vier Siebentel, das ist der Betrag von 182.823 fl. (+ 98.561 fl.), auf die 135.000 Lit. B-Actien drei Siebentel, das ist der Betrag von 137.117 fl. (+ 73.921 fl.) entfallen. Zu diesem Ueberschusse des Ergänzungsnetzes tritt noch der Gewinnvortrag von 143.799 fl. hinzu, und es stehen im Ganzen 280.916 fl. (+ 173.117 fl.) zur Verfügung. Der Verwaltungsrath beantragt, den Juli-Coupon der Elbethal-Actien mit 11 fl. (gegen 10 fl. im Vorjahre) einzulösen und 145.916 fl. auf neue Rechnung zu übertragen.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Geschäftsbericht pro 1889.) Der erschienene Geschäftsbericht der Südnorddeutschen Verbindungsbahn constatirt, dass sich sowohl der Personen- als der Güterverkehr im Jahre 1889 ziemlich günstig gestaltete. Während jedoch im Personenverkehre bei einer Zunahme der Frequenz ein Ausfall in der Einnahme stattfand, weil kleinere Strecken zurückgelegt wurden, haben die Frachten, vor Allem jene der ermässigten Classen, sowohl in der Menge als in den Einnahmen eine Steigerung ergeben. Es wurden 1·25 Millionen Personen (+ 22.614) befördert und von denselben 585.988 fl. (— 1819 fl.) eingenommen. Der Güterverkehr weist 1·48 Millionen Tonnen Parteigüter (+ 106.458 Tonnen) mit einer Einnahme von 2·35 Millionen Gulden (+ 55.104 fl.) aus. Von dem gesammten Frachtquantum entfallen 606.464 Tonnen (+ 21.446) auf Steinkohlen. Die gesammten Einnahmen stellen sich auf 3·01 Millionen Gulden und stiegen um 58.364 fl. Die reinen Betriebskosten beliefen sich auf 1·59 Millionen Gulden und stiegen um 6910 fl. Dazu kommen für Erweiterungs- und Vervollständigungsbauten 186.135 fl. (+ 66.105 fl.), ferner für Neuanschaffungen und Reconstructionen der Fahrbetriebsmittel 90.723 fl. (+ 89.457 fl.). Mit Einschluss des Erfordernisses für Steuern, für den Pensionsfonds und verschiedene Beiträge ergeben sich Gesammtausgaben im Betrage von 2·27 Millionen Gulden, das ist um 195.327 fl. mehr als im Jahre 1888, und es resultirt ein Reinertrag von 740.615 fl. Gegenüber dem garantirten Reinerträgnisse von 1,692.408 fl. wird für das Jahr 1889 ein Garantie-Vorschuss von 951.792 fl. (+ 136.963 fl.) beansprucht. Im Sinne des Generalversammlungs-Beschlusses vom Jahre 1888 standen für die Verzinsung des Actiencapitals nur 600.000 fl., d. i. 8 fl. per Actie, zur Verfügung, die auch mit der Einlösung des Juli-Coupons 1888 und Jänner-Coupons 1889 bereits bezahlt wurden. Der Verwaltungsrath beantragt, den nächsten Juli-Coupon mit 4 fl. einzulösen. Der Bericht widmet dem verstorbenen Präsidenten Gustav R. v. Schoeller einen ehrenden Nachruf. An Stelle v. Schoeller wurde vor Kurzem Oberbaurath Achilles Thommen in den Verwaltungsrath cooptirt. Das Gewinn- und Verlust-Conto für das Jahr 1889 ergibt nach Bestreitung des Erfordernisses für die Anlehen und für die Actienzinsen einen Ueberschuss von 8113 fl. Derselbe wird zur Verminderung des Bahnbetriebs-Zinsen-Contos verwendet, welches die Verluste früherer Jahre darstellt und sich nun auf 379.801 fl. beläuft. Die Summe der Garantie-Vorschüsse, welche für die Zeit vom 1. Mai 1859 bis Ende 1889 beansprucht wurden, beziffert sich mit 19·68 Millionen Gulden; hiezu kommen 4percentige Zinsen im Betrage von 10·69 Millionen Gulden, so dass sich die gesammte Schuld der Bahn aus dem Titel der Staatsgarantie auf 30·3 Millionen Gulden beläuft. Das Actiencapital beträgt 15·75 Millionen Gulden, das ursprüngliche Capital der Anlehen 17·3 Millionen Gulden, wovon 3·5 Millionen Gulden amortisirt sind.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. April fand unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Moriz Ritter von Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ober-Bergcommissär Dr. Martin Ruch, die (35.) ordentliche Generalversammlung der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft statt. Wie der Verwaltungsrath in seinem Berichte pro 1889 mittheilt, wurden im abgelaufenen Jahre trotz der für die gesellschaftlichen Unternehmungen bewegten Geschäftsperiode befriedigende Resultate erzielt. In neuester Zeit haben sich, wie der Bericht ferner bekannt gibt, Bestrebungen geltend gemacht, eine Schienenverbindung der Graz-Köflacher Bahn mit der Kronprinz Rudolf-Bahn herzustellen. Der Verwaltungsrath sei nun allerdings bereit, diesem Projecte seine Unterstützung zu widmen; er spricht auch die Ansicht aus, dass ohne namhafte Unterstützung von Land und Staat diese Bahn überhaupt nicht zu Stande kommen könne. Der Reingewinn wird mit 585.963 fl. ausgewiesen, wovon noch nach Verzinsung des Actiencapitals, Dotirung des Reservefonds, 184.171 fl. verfügbar bleiben. Der Verwaltungsrath beantragt nun, 147.436 fl. zur Zahlung einer Superdividende von je 4 fl. auf 36.665 Actien und 194 Genussscheine zu bestimmen und den Rest per 36.735 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Ausserdem wird beantragt, den aus dem Verkaufe von 1000 eigenen Actien erzielten Cursgewinn von 41.824 fl. auf das Conto „Dispositionsfonds und Reserve für neue Werksanlagen“ zu überschreiben. Die Anträge wurden einhellig angenommen, und gelangt die Divivende mit 14 fl. per Actie = 7 Percent vom 1. Mai ab zur Auszahlung.

Localbahn Gross - Priesen — Wernstadt — Auscha. (Constituirende Sitzung des Verwaltungsrathes.) In der am 12. Mai abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes der Localbahn Gross-Priesen – Wernstadt—Auscha wurden Julius Ritter Léon von Wernburg zum Präsidenten und Dr. Carl Sulzbach zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes, ferner Julius Ritter Léon von Wernburg, Gustav Gerhardt und Anton Melzer in das Executiv-Comité gewählt.

Leoben - Vordernberger Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 18. Mai fand die (19.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Leoben-Vordernberger Eisenbahn-Gesellschaft statt; bei welcher 22 Actionäre persönlich anwesend und 1 Actionär durch Vollmacht vertreten waren, die zusammen mit 1245 Actien über 124 Stimmen verfügten. Als Dividende pro 1889 wurde die Auszahlung eines Betrages von 3 fl. 25 kr. per Actie beschlossen und der Werth der Präsenzmarke für die Theilnehmer an den Verwaltungsraths-Sitzungen mit 10 fl. festgesetzt. Das aus dem Verwaltungsrathe ausscheidende Mitglied Dr. Leopold Link wurde wiedergewählt.

In der der Generalversammlung der Actionäre unmittelbar nachgefolgten Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Gundacker Graf Wurmbrand zum Vorsitzenden und Dr. Moriz Ritter von Schreiner zu dessen Stellvertreter wiedergewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zu- und Abrechnung zu, beziehungsweise von den Vereinsbahnstrecken.) Die 3·10 km lange Bahnstrecke M.-Gladbach (Speik)-Rheydt der königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinischen) zu Cöln, welche am 1. April dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten, dagegen ist die am gleichen Tage aufgehobene 2·59 km lange Bahnstrecke M.-Gladbach (Speik)-Rheydt (Moor) den Vereins-Bahnstrecken abgerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 22 (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) und Nr. 36 (Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld) neu, sowie zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der XII. Nachtrag herausgegeben worden. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 22 werden aufgehoben: 1. der im October 1885 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 11, 2. der im December 1887 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 12, 3. der im December 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr, 22, 4. der im Mai 1888 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 52, sowie durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 36 der im December 1886 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 36 nebst den zugehörigen Nachträgen.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die geschäftsführende Verwaltung hat das Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) neu und zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 4 (Königl. Bayer. Staatseisenbahnen) den I. Nachtrag herausgegeben. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 89 wird das im December 1884 ausgegebene Verzeichniss Nr. 89 aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zu Theil III, Heft 4.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1890 gelangt zu Theil III, Heft 4, des Tarifes vom 10. October 1888 der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Reexpeditionsbestimmungen.

Wien, am 24. Mai 1890. [347]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

K. k. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn.

Einstellung von Wagen III. Classe in die Schnellzüge Nr. 1 und 2 und Ausgabe diesbezüglicher Fahrbillets.

Vom 1. Juni 1890 gelangen in die auf den diesseitigen Bahnlinien verkehrenden Schnellzüge Nr. 1 und 2 Wagen III. Classe zur Einstellung und werden von allen jenen diesseitigen Stationen, welche im Localverkehre Fahrbillets I. und II. Wagenclasse, für Schnellzüge giltig, verausgaben, im Localverkehre auch Schnellzugsbillets für die III. Wagenclasse zur Ausgabe gelangen.

Die Ausgabe von Schnellzugsbillets III. Wagenclasse für den Anschlussverkehr wird separat kundgemacht.

Als geringste Gebühr für ein Billet III. Wagenclasse bei Benützung der Schnellzüge werden 18 kr. ö. W. eingehoben.

Im Uebrigen bleiben die für den Personenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen aufrecht.

Wien, am 27. Mai 1890. [348]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung ermässigter Arbeiter-Fahrkarten in der Relation Schönbrunn-Troppau.

Ab 1. Juni 1890 gelangen in der Station Schönbrunn ermässigte Arbeiter-Fahrkarten für die Strecke Schönbrunn-Troppau und retour zum Preise von 48 kr. ö. W. zur Ausgabe.

Bei Lösung dieser Fahrkarten haben sich die Arbeiter mit einer vom Dienstgeber mitunterfertigten Legitimationskarte auszuweisen.

Wien, am 24. Mai 1890. [349]

Donau - Umschlagsverkehr von Deutschland nach Serbien, Rumänien etc. via Wien (Donau-Uferbahnhof).

Nachtrag IV zum Tariftheil II.

Mit 1. Juli 1890 tritt der Nachtrag IV zum Tariftheile II vom 15. Juli 1887 für den Donau-Umschlagsverkehr von deutschen Stationen via Wien (Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

Anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes IV b für Zucker in Mengen von 10 000 kg, ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife IV und V (für Zucker und Güter aller Art) im Verkehre mit Nisch, Station der Serbischen Staatsbahnen, und eine anderweitige Nomenclatur des Ausnahmetarifes XI für Zinkbleche, sowie Aufnahme neuer Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbands-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 27. Mai 1890. [350]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Für die in der Zeit vom 4. bis incl. 8. Juni 1890 stattfindenden Wallfahrten nach Kalwarya gelangen an diesen Tagen in allen Stationen der Strecke Teschen-Kalwarya-Zebrzydowska, sowie ab Dzieditz besonders ermässigte Wallfahrer-Fahrkarten, giltig für die Hinfahrt oder für die Hin- und Rückfahrt, zur Ausgabe.

Das Nähere ist aus den affichirten Placaten zu entnehmen.

Wien, am 28. Mai 1890. [351]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nichtreactivirung des Uebernahmetarifes vom 1. October 1885.

Der Uebernahmetarif vom 1. October 1885 für den Transport von Wein, Sprit und Spiritus in Fässern etc. im Verkehre zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Schweiz mit Umschlag in Passau, welcher mit 30. April 1890 ausser Kraft getreten ist, findet vorläufig keinen Ersatz.

Bezüglich Frachtermässigungen auf den Schiffsstrecken bis Passau für derlei Sendungen ab 1. Mai 1890 ertheilt die Betriebs-Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nähere Auskunft.

Wien, am 24. Mai 1890. [352]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Auf- und Abgabe von Getreide, Malz und Hülsenfrüchten in loser Schüttung.

Die Auf- und Abgabe von Getreide, Malz und Hülsenfrüchten in loser Schüttung (alla rinfusa) ist in folgenden Stationen unter den im Tarif der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1890, II. Heft, Abschnitt A, Position 17, fixirten Bestimmungen gestattet, und zwar:

Wien (Matzleinsdorf), Brunn, Liesing, Wr.-Neustadt, Graz, Puntigam, Kalsdorf, Wildon, Leibnitz, Ehrenhausen, Marburg, Pragerhof, Cilli, Steinbrück, Laibach, Franzdorf, Triest, Fiume, Görz, Klagenfurt, Villach, Paternion-Feistritz, Spital a/D., Lienz, Innsbruck, Bozen, Trient, Roveredo und in sämmtlichen ungarischen Getreidestationen.

Wien, am 28. Mai 1890. [353]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle „Seebach".

Mit 1. Juni 1890 wird die Haltestelle „Seebach" bei Wächterhaus Nr. 117 zwischen den Stationen Föderlach und Villach auf der Linie Marburg-Franzensfeste versuchsweise für den Personenverkehr eröffnet.

Wien, am 27. Mai 1890. [354]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Ermässigte Fahrpreise für die am 1. Juni 1890 zur Eröffnung gelangende Station Rossitz.

Ab 10. Juni 1890 werden von und nach der Station Rossitz nachstehende ermässigte Fahrkarten zur Ausgabe gelangen:

Zwischen Rossitz und

1. Einfache Fahrt mit Personenzug

		I.	II.	III.
		Classe		
Wien, Jedlesee, „ (trans.), Strebersdorf, Langenzersdorf, Bisamberg, Korneuburg, Spillern, Stockerau, Sierndorf, Höbersdorf, Schönborn-Mallebern	fl. ö. W.	13.58	10.15	6.74
Prag, Lieben, Wisočan, Chwala-Počernitz, Mštetitz	„	5.80	4.36	2.91
Medleschitz, Chrudim	„	—.40	—.30	—.20

2. Einfache Fahrt mit ermässigten Zügen

		I.	II.	III.
Chrudim	fl. ö. W.	—	—.25	—.17

3. Hin- und Rückfahrkarten mit 2tägiger Giltigkeit von Rossitz nach

		I.	II.	III.
Pardubitz	fl. ö. W.	—	—.35	—.25
Chrudim	„	—	—.50	—.35
Königgrätz	„	—	1.10	—.75
Josefstadt	„	—	2.10	1.40

Die im Nachtrage III zum Localpersonentarife der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Mai 1887 auf Seite 9 angegebene Entfernung von Rossitz nach Liebau wird auf 103 km berichtigt.

Wien, am 28. Mai 1890. [355]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung neuer Personen-Haltestellen.

Am 1. Juni 1890 gelangen auf der Linie Wien-Brünn die nachfolgend genannten Personen-Haltestellen zur Eröffnung, und zwar:

Zwischen den Stationen Mistelbach und Frättingsdorf:

Siebenhirten (Wächterhaus Nr. 37),
Hörersdorf (Wächterhaus Nr. 38)

und zwischen den Stationen Staatz und Laa:

Kottingneusiedl (Wächterhaus Nr. 45).

Die Abfahrtszeiten jener Züge, welche bei diesen Haltestellen Aufenthalt nehmen, sind aus dem affichirten allgemeinen Fahrplan-Placate zu ersehen.

Bei den genannten Haltestellen befinden sich keine Wartelocalitäten; die Ausgabe der Fahrkarten an die daselbst einsteigenden Reisenden wird entweder in dem betreffenden Wächterhause oder durch den Conducteur im Zuge erfolgen.

Die Beförderung von Reisegepäck nach und von diesen Haltestellen bleibt auf das Hangepäck beschränkt.

Wien, im Mai 1890. [356]

Directer Personenverkehr zwischen Carlsbad und norddeutschen Stationen über Eger und Hof.

Ausgabe directer Fahrkarten III. Classe.

Mit 1. Juni 1890 werden im obigen Verkehre directe Fahrkarten III. Classe Carlsbad-Bremen, Hamburg, Hamburg-Altona Verbdgsb., Hannover, Magdeburg und Halle über Eger oder Franzensbad, dann Fahrkarten aller drei Wagenclassen von Leipzig (Berl. Bhf.) nach Carlsbad über Franzensbad eingeführt, dagegen die für letztere Relation dermalen bestehenden combinirten Fahrkarten I. und II Classe über Eger oder Franzensbad aus dem Verkehre gezogen.

Prag, am 28. Mai 1890. [357]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Bahn-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Englisch - Deutsch - Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über Rotterdam und Harwich. (Tarif vom 1. Juni 1890.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1890 kommt ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen (Directionsbezirke Cöln [links- und rechtsrheinische] und Frankfurt a. M.), der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und der Station London der Great Eastern-Eisenbahn-Gesellschaft anderseits über Cleve- oder Emmerich-Zevenaar-, bezw. Venlo-Rotterdam-Harwich zur Einführung. Durch denselben wird der bisherige gleichlautende Tarif vom 1. August 1886 nebst Nachträgen aufgehoben.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausserkraftsetzung von Tarifen.) Der ab 1. Februar 1884 giltige Tarif über die directe Beförderung verschiedener Artikel zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Centralnetz und Linie Dálja-Bród), der Ungarischen Nordostbahn, der Linie Nagyvárad (Grosswardein)-Eszék-Villány (Alföld-Fiumaner Bahn), sowie der Station Budapest (Ofen) der Südbahn-Gesellschaft einerseits, und Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (südliches Betriebsnetz) andererseits tritt, wie der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart, mit 30. Juni 1880 ausser Wirksamkeit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1216	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ziegel (Position Nr. 630 der Waarenclassification)	Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik)		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W.		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung
					Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G.					52				
					Adler-Kosteletz					47				
					Altpaka					48				
					Dobrowitz					45				
					Eisenbrod					50				
					Freiheit-Johannisbad					51				
					Friedland					56				
					Geiersberg					50				
					Hohenelbe					51				
					Jitschin					47				
					Josefstadt					46				
					Jungbunzlau Oe.N.W.B. und B.N.B.					46				
					Kolin Oe.N.W.B. und St.E.G.					41				
					Königgrätz					45				
					Königinhof					47				
					Königshan					51				
					Langenbruck					53				
					Liebau					51				
					Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G.					47				
					Liebenau					53				
					Mittelwalde					52				
					Nimburg Oe.N.W.B. und St.E.G.					43				
					Pardubitz Oe.N.W.B. und St.E.G.					43				
					Prag Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.J.B.					47				
					Předměřitz					45				
					Raspenau-Liebwerda					56				
					Reichenau i/B.					53				
					Reichenberg					54				
					Schreckenstein					52				
					Seidenberg					58				
					Semil					50				
					Senftenberg					49				
					Smiřitz					46				
					Tannwald					52				
					Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.					54				
					Trautenau					50				
					Turnau Oe.N.W.B. und B.N.B.					51				
					Wisočan Oe.N.W.B. und B.N.B.					47				
					Wostroměř					46				
					Všetat-Přivor Oe.N.W.B. und B.N.B.					46				
					Znaim Oe.N.W.B. und St.E.G.					25				
					Altbunzlau					45				
					Čelakowitz					45				
					Chlumetz					44				
					Chotěboř					37				
					Chrast					41				
					Chrudim					42				
					Chwala-Počernitz					46				
					Deutschbrod					35				
					Dobřenitz-Sirowatka					45				
					Göllersdorf					17				
					Goltsch-Jenikau					39				
					Gross-Wossek					42				
					Guntersdorf					21				
					Iglau					33				
					Časlau					40				
					Jedlesee					10				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ziegel (Position Nr. 630 der Waarenclassification)	Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik)	Korneuburg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 12		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung
					Kostomlat					44				
					Langenzersdorf					11				
					Leitmeritz					50				
					Libnowes					43				
					Liboch					48				
					Lissa					44				
					Mähr.-Budwitz					49				
					Melnik					47				
					Mstetitz					46				
					Neubydschow					45				
					Oberhollabrunn					19				
					Poděbrad					43				
					Polepp					49				
					Retz					23				
					Sedletz-Kuttenberg					40				
					Slatinan					41				
					Smidar					45				
					Spillern					14				
					Startsch-Trebitsch					30				
					Sierndorf					16				
					Stockerau					14				
					Wlkawa					44				
					Wegstädtl					48				
					Židelitz					43				
					Pulkau					24				
					Zellerndorf					22				
					Trebitsch St.E.G.					35				
1217	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Localbahn Reichenberg-Gablonz	Sperrige Frachtgüter	Reichenberg loco	Proschwitz und vice versa	Aufrechthaltung der für die betreffenden Frachtgüter giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif der Localbahn Reichenberg-Gablonz	kr. ö. W. 18·4	kr. ö. W. 17·0	kr. ö. W. 1·4	Im Kartirungswege		Die Auf- und Ablegegebühr wird für die begünstigten Relationen und Classen nicht berechnet. *) Die Anwendung der Sätze für Reichenberg transit ist an die im Localtarife der R. G. Bahn, Seite 21, sub 4, angegebenen Bedingungen gebunden
			Sperrige Frachtgüter	Reichenberg loco	Gablonz-Brandl				23·8	17·0	6·8			
			Stückgüter der Classen I						17·2	17·0	0·2			
			II						17·2	17·0	0·2			
			Sperrige Frachtgüter		Gablonz a/N.				27·4	17·0	10·4			
			Stückgüter der Classen I						19·6	17·0	2·6			
			II		und vice versa				19·6	17·0	2·6			
			Sperrige Frachtgüter	Reichenberg transit*)	Gablonz-Brandl				21·8	17·0	4·8			
			Sperrige Frachtgüter		Gablonz a/N.				25·4	17·0	8·4			
			Stückgüter der Classen I						17·6	17·0	0·6			
			II		und vice versa				17·6	17·0	0·6			
1218	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	Steine der Classe B	Swětla	Bodenbach B.N.B.	Aufrechthaltung der für diese Artikel bei Verfrachtung in Wagenladungen giltigen Tarifbestimmungen. Eine Routenvorschrift Seitens der Parteien auf den Frachtbriefen ist unzulässig	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	55·2 kr.		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
			Steine der Classe C							41·6 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1219	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Bruck a/L. transit (für Sendungen von Pancsova)	Wien St.E.G.	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende der diesjährigen Schiffahrtssaison	Localtarif		7·3 kr.		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von Pancsova nach Zimony per Schiff befördert und ab Zimony direct nach Wien St.E.G. aufgegeben und abgefertigt werden
1220	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wagenladungsgüter der Classen A	Ungarisch-Ostra	a) Bisenz-Pisek transit b) Ungarisch-Hradisch transit	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen und unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, bezw. Güter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1890 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1891	Localtarif	kr. a) 9 2 b) 10·0	kr. a) 6·5 b) 7·6	kr. a) 2·7 b) 2·4	Im Kartirungswege		
			Wagenladungsgüter der Classen B						a) 8·7 b) 9·5	a) 6·5 b) 7·6	a) 2·2 b) 1·9			
			Wagenladungsgüter der Classen C						a) 6·9 b) —	a) 6·5 b) —	a) 0·4 b) —			
			Wagenladungsgüter der Specialtarife 1						a) 9·2 b) 10·0	a) 6·5 b) 7·6	a) 2·7 b) 2·4			
			Wagenladungsgüter der Specialtarife 2 (exclus. Kohle und Coaks)						a) 8·7 b) 9·8	a) 6·5 b) 7·6	a) 2·2 b) 1·9			
			Raffinadzucker aller Art*)						a) 10·5 b) 11·5	a) 6·5 b) 7·6	a) 4·0 b) 3·9			
			Wagenladungsgüter der Classen A			20000 Tonnen.	Vom 1. Juli 1890 bis Ende Juni 1891		a) 6·5 b) 7·6	a) 5·5 b) 6·6	a) 1·0 b) 1·0	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Ungar.-Ostra: Gegen Vorlage von Consignationen, in welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass die Transporte aus einem industriellen Etablissement in Ungar.-Ostra stammen, bezw. von einem solchen Etablissement in Ungar.-Ostra zur Aufgabe gebracht wurden. Bei Sendungen nach Ungar.-Ostra: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Die bezeichneten Documente sind spätestens Ende September 1891 einzusenden	
			Wagenladungsgüter der Classen B						a) 6·5 b) 7·6	a) 5·5 b) 6·6	a) 1·0 b) 1 0			
			Wagenladungsgüter der Classen C						a) 6·5 b) 7·4	a) 5·5 b) 6·6	a) 1·0 b) 0·8			
			Wagenladungsgüter der Specialtarife 1						a) 6·5 b) 7·6	a) 5·5 b) 6·6	a) 1·0 b) 1·0			
			Wagenladungsgüter der Specialtarife 2 (exclus. Kohle und Coaks)						a) 6·5 b) 7·6	a) 5·5 b) 6·6	a) 1·0 b) 1·0			
			Wagenladungsgüter der Specialtarife 3						a) 5·9 b) —	a) 5·5 b) —	a) 0·4 b) —			
			Raffinadzucker aller Art*)						a) 6·5 b) 7·6	a) 5·5 b) 6·6	a) 1·0 b) 1·0			
			Kohle und Coaks	oder vice versa					a) — b) 6·8	a) — b) 6·6	a) — b) 0·2			
1221	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk, gebrannter	Ujfalu (St.E.G.)	Hainburg via Stadlau—Wien St.E.G.—Bruck a/L.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Decemb. 1890	Localtarif	37·4 kr.	25·7 kr	11·7 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Das Auf- und Abladen in Ungarisch-Ostra haben die Parteien zu besorgen.

*) Bei Raffinadzucker gelten die nebigen Wagenladungssätze schon bei Aufgabe von 5000 kg und finden auch dann Anwendung, wenn dieses Quantum mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert wird, die Sendungen jedoch in ein und demselben Wagen verladen werden und nach ein und derselben Richtung bestimmt sind

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1222	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide des Specialtarifes I	Köbánya transit für Transporte von den Stationen der Strecken der kgl. ungar. Staatsbahnen von Hatvan bis Fülek, von Hatvan bis Miskolcz, von Miskolcz bis Fülek, von Rákos bis Kolozsvár (excl.), von Püspök-Ladany bis Nyiregyhaza, von Szolnok bis Déva (excl.) und von Csaba bis Oroshaza, sowie von Stationen der an die genannten Strecken anschliessenden Bahnen	Stadlau	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif, Theil II, Heft 1 a vom 10. Juli 1889	67·1 kr.	61·1 kr.	6·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautend, welche bis längstens 31. März 1891 vorzulegen sind	
1223	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königlich ungar. Staatsbahnen	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Almas-Füzitö	Wien St.E.G.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen; erfolgt das Ausladen durch die Bahnanstalt, so sind hiefür 80 kr. pro Waggon zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1890	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	25·6 kr.		Im Kartirungswege		
1224	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2, der Classe C und Eisenbahnschwellen	Sämmtlichen Aufgabsstationen der Gruppe I und II des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes 2 etc., giltig vom 1. Jänner 1889 und des Nachtrages I, giltig vom 1. Jänner 1890	Sämmtlichen Bestimmungsstationen der Gruppe I und II des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes 2 etc., giltig vom 1. Jänner 1889 und des Nachtrages I, giltig vom 1. Jänner 1890	**200 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes 2 etc., giltig vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag I, giltig vom 1. Jänner 1890			2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G tragen dürfen, vorzulegen längstens bis 31. März 1891	
1225	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft		Getreide und Reps	Bruck a/L. transit (für Sendungen von den nebenbezeichneten Stationen*)	Wien St.E.G.	**10000 Tonnen.**)** Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung einschlägiger Tarifbestimmungen	Bis 31. Jänner 1891	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, bezw. 1		7·6 kr.***)		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Origin.-Aufgabs-Recepisse, längstens bis 30. April 1891	

*) Nur für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen nach Wien St.E.G. in den folgenden Stationen zur Aufgabe gebracht werden, und zwar: Adony-Szabolcs, Battaszék, Czécze, Erd, Ercsi, Hidas-Bonyhád, Hidja-Apathi, Kölesd-Tengelicz, Nagy-Dorogh, Pinczehely, Sarosd, Szolga-Egyhaza, Sarbogárd, Szt. Agotha, Simontornya, Szégszard, Tolna-Mözs, Fáczankért und Vajta.

**) In das Minimalquantum werden auch gleiche Sendungen von den genannten Aufgabsstationen nach Budapest und Györ (Raab) eingerechnet, von allen Sendungen müssen jedoch mindestens 500 Tonnen nach Wien und Györ (Raab) bestimmt sein.

***) Dieser Frachtsatz gilt auch für jene Getreide-Sendungen von den vorbezeichneten Stationen, welche in den Budapester Communal-Lagerhäusern eingelagert und von dort auf Grund der Reexpeditionsbegünstigung nach Wien St.E.G. weiterbefördert werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1226	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rübe	Holubitz loco und transit Blazowitz Latein Křenowitz T.B. Butschowitz Brankowitz Nemotitz Halusitz	Schlapanitz (Station)	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen und unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Mai 1891	Localtarif	kr. 5·8 5·6 5·6 6·4 9·5 12·3 13·4 14·9	kr. 5·0 4·8 4·8 5·4 8·5 11·3 12·4 13·9	kr. 0·8 0·8 0·8 1·0 1·0 1·0 1·0 1·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Rübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Presslinge	Schlapanitz (Station)	Holubitz loco und transit Blazowitz Latein Křenowitz T.B. Butschowitz Brankowitz Nemotitz Halusitz				5·8 5·6 5·6 6·4 9·[illegible] 12·3 13·4 14·9	5·0 4·8 4·8 5·4 8·5 11·3 12·4 13·9	0·8 0·8 0·8 1·0 1·0 1·0 1·0 1·0			
1227	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahn-Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend, nicht über 14 Tonnen schwer	Kufstein via Franzensfeste-Marburg-Kanizsa	Zákány	Dieselben müssen für die kgl. ungarischen Staatsbahnen bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1890	Localtarif	Verschieden je nach dem Gewichte der Waggons	Oe. W. fl. 52 — inclusive der 5%igen ungarischen Transportsteuer pro Eisenbahn-Personenwagen, nicht über 14 Tonnen schwer	Verschieden je nach dem Gewichte der Waggons	Im Kartirungswege		
1228	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Lichtenwald	Agram (loco)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Serie XVI des Südbahn-Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	17·3 kr. excl. Mgb. und incl. Steuer	14·0 kr. excl. Mgb. und incl. Steuer	3·3 kr.	Im Kartirungswege		
1229	Südbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Traubenzucker, Stärkezucker, Traubenzucker- und Stärkezucker-Syrup	1. Poprad-Felka 2. Iglo-Löcse 1. Poprad-Felka 2. Iglo-Löcse	Triest	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Die Frachtbriefe dürfen Seitens der Versender keine Routenvorschrift tragen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Satz	a) 1. 275·3 2. 267·9 b) 1. 223·7 2. 216·3		Im Kartirungswege		
1230	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Schilf und Schilfrohr, auch Bast und Binsen	Oedenburg (S.B. und R.Oe.E.E.)	Salzburg transit Simbach transit Passau transit Eger transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Aufladen hat durch die Partei zu erfolgen. Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist nicht zulässig. Sendungen müssen mit nach bayerischen Bestimmungsstationen oder über Bayern hinaus lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife	Verschieden	kr. ö. W. Noten 42·0 41·2 40·6 56·8	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Zinkendorf	Salzburg transit Simbach transit Passau transit Eger transit					44·5 43·7 43·1 59·3 incl. 5 pCtiger ungar. Transportsteuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1231	Südbahn-Gesellschaft		Holz, bis 6·3 m Länge	Sissek	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Aufrechthaltung der Bestimmungen des Holztarifes für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1890	Vom 1. Juni 1890 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Nebenbezeichnete Tarife	kr. Noten 75·6	kr. Noten 55·0	kr. Noten 20·6	Im Kartirungswege		
			Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten*			Tarifes für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume und Triest einerseits und Stationen der Linie Agram-Sissek andererseits, vom 1. Juli 1887			91·0	81·7 *)	9·3			*) Hiedurch wird der im „Anhang zum Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband" vom 1. Jänner 1890, sub Post 20, für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten enthaltene gleiche Tarif während nobiger Zeitdauer gegenstandslos
			Pflaumen, gedörrt						91·0	81·7	9·3			
1232	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Brennholz	Wies	Graz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Parteien müssen sich mittelst schriftlichen Revers ausdrücklich verpflichten, auf die Verfrachtung mittelst Strassenfuhrwerks ab Wies nach Leibnitz und Lebring gänzlich zu verzichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	27·1 kr. Noten incl. Mgb. und excl. der tarifmässigen Ueberfuhrsgebühr in Graz bei transitirenden Sendungen	24·3 kr. Noten incl. Mgb. und excl. der tarifmässigen Ueberfuhrsgebühr in Graz bei transitirenden Sendungen	2·8 kr. Noten incl. Mgb. und excl. der tarifmässigen Ueberfuhrsgebühr in Graz bei transitirenden Sendungen	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1233	Südbahn-Gesellschaft		Bier in Fässern und Kisten	Graz und vice versa	Wien (Matzleinsdorf) u. Gr.-Neusiedl	Für Sendungen in jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	106 kr. incl. Mgb.	95 kr. incl. Mgb.	11 kr. incl. Mgb.	Im Kartirungswege		
1234	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Silbersendungen als Eilgut	Budapest S.B. und Kelenföld transit	Triest S.B.	Bei Aufgabe von mindestens hunderttausend Gulden pro Sendung	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Variabel	Oe. W. fl. 2.— Noten incl. allgemeiner Versicherungsgebühr und ungar. Steuer für je angefangene ö. W. fl. 1000.—	Variabel	Im Kartirungswege		Es darf nicht mehr als eine Million Gulden pro Tag und Zug zur Aufgabe gebracht werden. Zur Sicherung der Transporte bestehen besondere detaillirte Vorschriften, welche den Parteien über Anmeldung mitgetheilt werden
1235	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Prosecco	Triest S.B.	Beförderung mit Separatzügen von mindestens 20 Wagen unter speciell zu vereinbarenden Bedingungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen der Serie H, mit einer Minimalgebühr von fl. 110 pro Separatzug. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	8·0 kr. Noten excl. Mgb., incl. Tractionsgebühr zum neuen Hafen	5·60 kr. Noten excl. Mgb., incl. Tractionsgebühr zum neuen Hafen	2·40 kr. Noten	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1236	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Erdfarben in Säcken oder Fässern, gemeine Thonerde, Chamotte in Stücken, Chamottesteine, Chamottespeise, Trottoirsteine, Klinkerziegel, Steinzeugröhren Thonöfen	Budweis	Budapest St. E. G. „ -Jozsefváros „ -Donauufer-Frachtenbahnhof „ -Kelenföld „ -Lipótváros „ -Südbahn	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	84·7 kr. 125·7 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1237	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohspiritus	Stationen der Strecken: Posada chyrowska-Stanislau, Stanislau-Husiatyn, Halicz-Suczawa	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufgabe mit directen Frachtbriefen ohne Routenvorschrift unter der Adresse einer Raffinerie; Nachweis der s. z. Weiterbeförderung in raffinirtem Zustande in einer um 10% geringeren Menge in's Ausland	Vom 1. Juni bis 30. November 1890	Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr vom 1. December 1888	Verschieden	0·14 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg Bei Auflieferung von mehr als 1000 t innerhalb der Giltigkeitsdauer für die diese Ziffer übersteigenden Mengen 0·12 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg Bei Auflieferung von mehr als 2000 t innerhalb der Giltigkeitsdauer für die diese Ziffer übersteigenden Mengen 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus aus Galizien, und auf dieselbe Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse für den Weiterversandt in raffinirtem Zustande in's Ausland, welche bis längstens 31. Jänner 1891 vorzulegen sind. Die vorstehenden Documente dürfen keinerlei Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt	Der Berechnung der Frachtsätze werden die über Zagórz-Neusandez-Stybusch sich ergebenden Kilometer zu Grunde gelegt
1238	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Hohlglaswaaren (excl. Glasballons), unverpackt, bezw. in Steigen oder Fässern verpackt	Gewitsch-Jaromeritsch	Brünn Nordbahnhof Wien Nordbahnhof	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen b) „ „ von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen, nach den betreffenden Bestimmungsstationen lautend. Frachtbriefen aufgegeben werden. Routenvorschreibungen auf den Frachtbriefen sind nicht zulässig	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. Brünn: a) 32·0 b) 31·0 Wien: a) 100·0 b) 86·0	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1239	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Ausnahmetarifes 6 a) u. b) des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes	zwischen Königswart	und Niederwiesa in Sachsen	Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 a) und b) des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes	Vom 1. Juni 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Keine directen Frachtsätze	6 a) 0·77 Mark 6 b) 0·63 Mark	—	Im Kartirungswege		
1240	Localbahn Jaroslau-Sokal	Eisenbahn Lemberg-Bełzec- (Tomaszów) in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Bełzec	Rawa ruska transit für Jaroslau	Aufgabe der Sendungen in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen und directe Aufgabe nach Jaroslau, Surochów oder Bobrówka	Bis Ende December 1890	Localverkehr	Tarifmässig	kr. 8·7		Im Kartirungswege		
					Surochów oder Bobrówka					9·2				
				Rawa ruska transit (ab Bełzec)	Jaroslau	Minimalquantum von 50 Wagen à 10 Tonnen ab Bełzec innerhalb nachbezeichneter Giltigkeitsdauer				23·6	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Refactie-Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, nach Auflieferung des stipulirten Pflichtquantums, spätestens Ende März 1891	
					Surochów oder Bobrówka					23·1				
1241	Böhmischen Westbahn		Steinkohle zu Regiezwecken der königl. bayerischen Staatseisenbahnen	Nürschan	Furth i/W. transit	Bezug eines Minimalquantums von 40000 Tonnen. Frachtzahlung mindest. nach der Tragfähigkeit der Wagen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen haben die königl. bayerischen Staatseisenbahnen als Absender und Empfänger zu erscheinen	Vom 1. Juni 1890 bis zum 31. Mai 1891			Mark 0·288		Im Kartirungswege		
				Radnitz						0·30				
				Rokitzan						0·30				

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatte Nr. 58, ddo. 20. Mai a. c., sub Post 1180, hat der Stationsname „Aujezd“ richtig zu lauten „Oujezd“, ferner sub Post 1190 der Frachtsatz für Rübe und Rübenschnitte von Staatz nach Kanitz-Eibenschitz anstatt „13·2 kr.“ richtig 13·0 kr.“

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums unter welcher die Tarifermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 148 vom 19. Decemb. 1889	3200		Brennholz, Bau- und Schnittholz, Mercantilholz und Falzschindeln in Wagenladungen	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Sämmtlichen Stationen der Südbahn, Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, Graz-Köflacher B., Leoben-Vordernberger B., sowie über Südbahnstrecken nach Stationen fremder Anschlussbahnen	Die Begünstigung erlischt mit 1. Juli 1890
Nr. 122 vom 17. October 1889	2337	Salzburger Eisenbahn und Tramway-Gesellschaft	Marmor	Grödig	Bahnhof	Wird in Folge Durchführung des Nachtrages I zum Tarif Theil II mit 1. Juni 1890 aufgehoben
	2338		Kohle, Getreide, Gerste	Bahnhof	Grödig	
	2339		Coaks	Bahnhof	St. Leonhardt	
	2340		Cement	St. Leonhardt	Bahnhof	
	2341		Cement	St. Leonhardt	Nonnthal	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 62. **Wien, 31. Mai 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 14. April 1890 *) für die Localbahn von Radkersburg nach Luttenberg.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Bezirksvertretung und die Marktgemeinde Luttenberg die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Radkersburg nach Luttenberg gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238), sowie des Gesetzes vom 17. Juni 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 81), wie folgt, zu ertheilen:

§ 1. Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Südbahnstation Radkersburg über Radein und Kreuzdorf nach Luttenberg.

§ 2. Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

*) Enthalten in dem am 28. Mai 1890 ausgegebenen XXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 85.

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gezetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von fünfundzwanzig (25) Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3. Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen und bis längstens 15. October 1890 zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer im ununterbrochenen Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in barem Gelde oder in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4. Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5. Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238) und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852), dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6. Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen, welche nur auf österr. Währung lauten dürfen, ist insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach den von der Regierung zu prüfenden Ausweisen als dauernd gesichert erscheint.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit fünf Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes, welcher 10 pCt. des durch Ausgabe von Prioritätsactien beschafften effectiven Capitals nicht übersteigen darf, keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat, und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen, Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7. Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen, und zwar nach den in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei der priv. Südbahn-Gesellschaft jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen besorgt werden.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen, ferner auf das Militär-Wachcorps für die Civilgerichte Wiens, auf die Gendarmerie, sowie auf die militärisch organisirte Finanz- und Sicherheitswache.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den

jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Dieselbe Verpflichtung zum Beitritte gilt auch bezüglich des mit den Bahngesellschaften zu Stande kommenden Uebereinkommens wegen gegenseitiger Aushilfe an Personale bei Durchführung grosser Militärtransporte und der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 60) auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8. Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9. Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 10. Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C. zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 11. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.
2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen, oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welcher zur 5percentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.
3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgestellten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Abs. 1, beziehungsweise, insoferne einer der im Abs. 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.
4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage der im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zuzüglich des zu fünf Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

   Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.
5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 12. Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Rerservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen, und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre bis auf Weiteres eine besondere Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852) begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 14. Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am vierzehnten Tage des Monates April im Jahre des Heiles Eintausend achthundert und neunzig, Unserer Reiche im zweiundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Radkersburg nach Luttenberg.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Radkersburg nach Luttenberg ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn mit blossem Tagverkehr vorläufig für eine Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

2. Trasse.

Die zu erbauende circa 25·7 km lange Bahn, welche in der Station Radkersburg der Linie Spielfeld-Radkersburg der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft beginnt, gelangt nach östlicher Umfahrung des Ortes Radkersburg zum Murflusse, übersetzt denselben und führt sodann in südöstlicher Richtung im Murthale weiter über die Orte Ober-Radkersburg, Radein, Wudischhofzen und Kreuzdorf nach Luttenberg, woselbst die Endstation im Norden dieses Ortes angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung der Anschlussstation Radkersburg, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes daselbst eine Vereinbarung mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen.

Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes, unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Anschlussbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungs- und Neigungsverhältnisse der Bahn sind die von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Namens des k. k. Handelsministeriums genehmigten „Vorschriften für die Bestimmung der Bahnnivellette in Maximalneigungen und für die Anordnung von Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen“ („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“, Nr. 10 ex 1882) einzuhalten.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Anwendung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 10 pro mille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 pro mille nicht übersteigen darf.

Ausnahmen hievon unterliegen der speciellen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der currenten Bahn dürfen nicht unter 250 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·2 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die in Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Bei Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m oder weniger als 300 m Radius, sowie bei Aufdämmungen von mehr als 5 m Höhe ist eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone vorzunehmen.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Wand- oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Wand- oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens noch der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, beziehungsweise haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper seitlich der Inundirung der Flüsse ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über dem localen höchsten Wasserstande liegen.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbau-Objecten bis zu 2 m totaler Spannweite dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen grösseren offenen Unterbau-Objecten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109) zu beobachten, und wird, falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im

§ 3, lit. h), Absatz 1, der genannten Verordnung angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a) und b) desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am Tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den bekannten höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses auszuführen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellenvertheilung ist derart zu bemessen, dass unter Zugrundelegung des maximalen Raddruckes der zur Verwendung gelangenden Locomotiven die Inanspruchnahme der Schienen per Quadratcentimeter höchstens 1000 kg beträgt.

Die Verwendung von altbrauchbaren Eisenschienen im Systeme des schwebenden oder festen Stosses ist innerhalb der Strecke von km 0·0 bis km 1·77 unter der Voraussetzung gestattet, dass unter Zugrundelegung des maximalen Raddruckes der zur Verwendung gelangenden Locomotiven die Inanspruchnahme des Materials per Quadratcentimeter höchstens 750 kg beträgt.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen haben: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel entsprechend zu verstärken.

Der Schotterkörper hat im Niveau der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseaxe mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·30 m zu betragen.

In Curven ist die normale Tiefe des Schotterkörpers unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die für den Personenverkehr, für die Unterbringung des Bahnpersonals und für den Zugförderungsdienst bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen, sowie den Verkehrsbedürfnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume, welche entweder freistehend oder im Anschlusse an sonstige Gebäude errichtet werden, ferner die Hochbauanlagen für den Zugförderungs- und Güterdienst können aus Riegelmauerwerk, letztere eventuell auch ganz aus Holz hergestellt, müssen aber jedenfalls auf einer Untermauerung errichtet werden.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, beziehungsweise mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der currenten Strecke kann im Allgemeinen unterbleiben und ist auf jene Stellen zu beschränken, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums besonders angeordnet werden sollte.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein oder aus Blockwänden auf einer Untermauerung zu erbauen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 6·4 km zu betragen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll abzüglich eines durchlaufenden Hauptgeleises mindestens 7 Percent der Bahnlänge betragen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, als auch an beiden Stirnseiten derselben, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung, zu erfolgen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphenleitung und den zugehörigen Stationsapparaten zu versehen.

Die Aufstellung von Glockensignalen kann unterbleiben, insoweit nicht besondere Fälle dies nothwendig machen würden.

Für den Betrieb sind ausser den akustischen auch die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen Signale zu verwenden.

10. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindesten 3 Personenwagen anzuschaffen.

Die mit Bremsvorrichtungen versehenen Wagen erhalten gedeckte und geschlossene Bremsersitze.

Die Personenwagen sind für Dampfheizung einzurichten.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" Nr. 15 ex 1887), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage der Pläne für die zu verwendenden Locomotiven hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen.

Nach Genehmigung dieser Pläne wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109), sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verkehrslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben (7) Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt es ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staats-Telegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staats-Telegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte des Staats-Telegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit die letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staats-Telegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staats-Telegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 12. Mai 1890.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Gesetz vom 25. Mai 1890*), womit einige Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, abgeändert werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. In Abänderung der entgegenstehenden Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, wird die Regierung ermächtigt, bei der Feststellung des auf den Staatsbahnen einzuführenden, auf ermässigten Einheitstaxen und einer Zoneneintheilung beruhenden Personentarifes (Kreuzer-Zonentarif):

1. In jenen einzelnen, am Anfange einiger Zonen vorkommenden Relationen, in welchen die neuen Tarifsätze höher sind als die im Artikel I, Absatz 2, des obigen Gesetzes bestimmten Maximaltarifsätze, diese letzteren dementsprechend zu überschreiten;
2. den bei Schnellzügen nach Massgabe des Artikels I, Absatz 3 und 4, des obigen Gesetzes einzuhebenden Zuschlag von 20 auf höchstens 50 Percent der neuen Personenzugspreise zu erhöhen;
3. von der im Artikel I, Absatz 5, des obigen Gesetzes angeordneten Tarifermässigung für gemischte Züge abzusehen;
4. das im Artikel II, Absatz 2, des obigen Gesetzes festgesetzte Freigewicht für die Beförderung von Reisegepäck aufzulassen und für die Beförderung von Reisegepäck die Einheitstaxe von höchstens 0·2 kr. ö. W. für je 10 Kilogramm und 1 Kilometer zur Einhebung zu bringen.

Art. II. Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, jenen Privateisenbahn-Unternehmungen, welche die bezüglich ihrer Hauptlinien einzuhebenden Personentarife mindestens annäherungsweise auf das Ausmass der im Artikel I bezeichneten Tarife der Staatsbahnen herabsetzen, auf die Dauer der Einhebung dieser herabgesetzten Fahrpreise die im Artikel I bezeichneten Abweichungen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, zu gestatten.

In diesem Falle sind die Tarife und Beförderungs-Bedingungen für Reisegepäck, sowie für die mit dem Personentransporte zusammenhängende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, dann sämmtliche Nebenbestimmungen für die Beförderung von Personen, durch den Handelsminister nach einheitlichen Grundsätzen auf Grund der bei den Staatsbahnen geltenden Bestimmungen festzustellen.

Art. III. Jene Privateisenbahn-Unternehmungen, welche in Gemässheit ihrer Concessionsbestimmungen gehalten sind, sich einer gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterwerfen, haben auf ihren Linien, insoweit dieselben als Hauptbahnen betrieben werden, die im Artikel II bezeichneten Beförderungsbestimmungen und herabgesetzten Tarife mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte zur Einführung zu bringen.

Mit den übrigen Privateisenbahn-Unternehmungen, welche Hauptbahnen betreiben, hat der Handelminister behufs einer mit den vorstehenden Bestimmungen übereinstimmenden Regelung der Personenfahrpreise und der Reisegepäcksbeförderung in Unterhandlung zu treten.

*) Enthalten in dem am 28. Mai 1890 ausgegebenen XXVI. Stück des R.-G.-Bl. unter Nr. 89.

Art. IV. In Ansehung der einer gesetzlichen Regelung der Tarife unterworfenen Localbahnen bleibt die Entscheidung über die Einführung der obigen Tarife dem Ermessen des Handelsministers vorbehalten.

Art. V. Die Bestimmungen für die Beförderung von Militärpersonen werden durch das gegenwärtige Gesetz nicht berührt.

Art. VI. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Handelsminister beauftragt.

Lainz, am 25. Mai 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 28. Mai 1890, Z. 20.449, an sämmtliche Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen im Einvernehmen mit dem k. k. Post-Cours-Bureau für die Herstellung des officiellen Coursbuches „Der Conducteur" aufgestellten neuen Grundzüge, sowie die mit der Firma R. v. Waldheim über die Herausgabe dieses Coursbuches getroffenen neuen Vereinbarungen.

Die von der General-Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit vorsitzenden Verwaltung in der Directoren-Conferenz der österr. Eisenbahnen mittelst Berichtes vom 7. Mai 1890, Z. 105/D. C., in Vorlage gebrachten, für die Herstellung des mit dem h. o Erlasse vom 27. März 1874, Z. 7044 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 41), als officielles Coursbuch der österr. Eisenbahnen erklärten Coursbuches „Der Conducteur" im Einvernehmen mit dem k. k. Post-Cours-Bureau aufgestellten neuen Grundzüge, sowie die mit der Firma R. v. Waldheim über die Herausgabe dieses Coursbuches getroffenen und in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz vom 13. März 1890 gleichzeitig angenommenen neuen Vereinbarungen werden zur Kenntniss genommen.

Gegen das unter Punkt 6/g der „Grundzüge" zur Bezeichnung der nicht täglich oder nur periodisch verkehrenden Züge normirte Zeichen, welches mit dem bezüglichen, sub Punkt VII des h. o. Erlasses vom 1. April 1884, Z. 619/H. M (Centralbl. f. E. u. D. Nr. 43) für Fahrplanplacate festgestellten Bestimmungen nicht im Einklange steht, wird unter der Bedingung eine Einwendung nicht erhoben, dass rücksichtlich der Fahrplanplacate die früheren Bestimmungen aufrecht bleiben.

Desgleichen bleiben auch die übrigen Bestimmungen des h. o. Erlasses vom 4. Juni 1887, Z. 16.557 (Centralbl. f. E. u. D. Nr. 67) in Kraft, was insbesondere mit Bezug auf Punkt 10 des Schlussbriefes hervorgehoben wird.

Wien, am 28. Mai 1890.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien-Krakau: Adaptirungen im Verkehrskanzlei- und Eilgutmagazins-Gebäude in Wien.) Für das Project, betreffend Adaptirungen im Verkehrskanzlei- und Eilgutmagazins-Gebäude am Nordbahnhofe in Wien behufs Gewinnung von Räumen für die Packer- und Verschieberkaserne und für ein Manipulationszimmer, sowie zur Erweiterung der Kanzlei und sonstiger Diensträumlichkeiten ist der Bauconsens ertheilt worden. [9. Mai, Z. 19.697.]

— (Linie Kojetein - Bielitz: Gehsteg an der Olsabrücke bei Teschen.) An der Eisenbahnbrücke über den Olsafluss nächst Teschen wird ein eiserner Gehsteg angebracht. [26. April, Z. 11.246.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Anlage einer Rollbahn am Bahnhofe in Friedek-Mistek.) Die Anlage einer schmalspurigen Rollbahn von der Station Friedek-Mistek zur erzherzoglichen Dampfsäge in Altstadt auf Kosten und für Zwecke des Holzhändlers Adolf Löwy ist genehmigt worden. Die Rollbahn beginnt neben dem verlängerten Stutzgeleise der Station und führt mittelst einer Drehscheibe über den Holzplatz Löwy's zu den schon bestehenden Rollbahngeleisen der erzherzoglichen Dampfsäge. Die Länge der Geleise beträgt 254·46 m, die Spurweite 0·8 m. [26. Februar, Z. 8190.]

Südbahn-Gesellschaft. (Project für diverse Erweiterungsanlagen in der Station Trient: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Südbahn-Gesellschaft für diverse Erweiterungsanlagen in der Station Trient für den 31. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8036.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Winterfahrplan-Conferenz 1890/91 in Stuttgart. (Entsendung eines Vertreters der k. k. Regierung.) Zu der am 17. Juni in Stuttgart unter der Geschäftsführung der kgl. General-Direction der Württembergischen Staatseisenbahnen stattfindenden internationalen Winterfahrplan-Conferenz beabsichtigt das k. k. Handelsministerium den Commissär der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen und Referenten für Fahrplan-Angelegenheiten, kaiserl. Rath Eduard Seling, zu entsenden. [22. Mai, Z. 20.949.]

Beistellung der Seitens der Interessenten angeforderten Kohlenwagen. (Abhaltung der Conferenz mit den Interessenten des Pilsener Kohlenrevieres.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat im Einvernehmen mit der Verwaltung der Böhmischen Westbahn und jener der Böhmischen Commercialbahnen eine Conferenz mit den Kohleninteressenten im westlichen Böhmen wegen Veröffentlichung der Wagenbeistellung und Feststellung der Verhältnisszahlen für die im Pilsener Kohlenreviere gelegenen Kohlenwerke für den 21. Juni, um 10 Uhr Vormittags, im Administrationsgebäude der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Pilsen einberufen. Zur Theilnahme an dieser Conferenz wurde auch die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen und die k. k. Berghauptmannschaft in Prag eingeladen. Die Einladung der Kohleninteressenten erfolgt durch die genannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, bezw. durch die Verwaltungen der obigen Eisenbahnen, insoferne Seitens derselben die einzelnen Gewerke mit Wagen bedient werden. [H.-M.-Z. 22.402.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Sommer-Fahrordnung.) Am 1. Juni wird auf sämmtlichen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Strecken der Sommer-Fahrplan in Wirksamkeit gesetzt. Als die wesentlichsten Aenderungen im Vergleiche zur Sommer-

Fahrordnung des Vorjahres ist Folgendes hervorzuheben: Bei den Tagesschnellzügen Wien—Salzburg—Innsbruck wurde eine Trennung der Verkehrs-Relationen in der Weise vorgenommen, dass der von Wien (Westbahnhof) um 7 U. 35 M. Früh abgehende Schnellzug dem Verkehre Wien—Salzburg und Süddeutschland und Wien—Gmunden—Ischl dient, wogegen die Verkehrs-Relationen Wien—Aussee und Wien—Lend-Gastein—Zell am See—Innsbruck—Landeck durch einen neuen, von Wien Westbahnhof um 7 U. 50 M. Früh abgehenden Schnellzug über Amstetten—Selzthal, beziehungsweise Bischofshofen, bedient werden. In der Gegenrichtung erfolgt die Ankunft des Tagesschnellzuges von Landeck—Innsbruck—Zell am See—Lend-Gastein und von Aussee via Selzthal—Amstetten in Wien (Westbahnhof) um 8 U. 30 M. Abends, während der Zug aus Süddeutschland, Salzburg und Ischl—Gmunden via Attnang in Wien (Westbahnhof) wie bisher um 9 U. 10 M. Abends eintrifft. Der Sommerschnellzug verkehrt von Wien um 3 U. 30 M. Nachm., also um 10 Minuten später, als dies bisher gewesen, hierdurch wird in Linz die Herstellung des Anschlusses des nunmehr 1 U. 25 M. von Prag abgehenden Schnellzuges nach Salzburg und ins Salzkammergut ermöglicht. In der Richtung nach Wien wird vom 1. Juni an der Nachtschnellzug von Arlberg—Innsbruck im Anschlusse an den Schnellzug von Paris—Zürich über Bischofshofen—Selzthal gefahren, wie dies bei dem Nachtschnellzuge in der Richtung von Wien schon seit dem Vorjahre der Fall ist. Der Nachtschnellzug aus Pontafel im Anschlusse von Rom und Venedig wurde wesentlich beschleunigt, und trifft, ab Selzthal mit dem Zuge Paris—Arlberg—Bischofshofen vereinigt, via Amstetten in Wien schon um 7 U. 10. M. Früh, gegen jetzt 8 U. Früh ein. Verschoben und beschleunigt wurden die Züge: Wien (Westbahnhof) ab 9 U. 35 M. Früh gegen früher 9 U. 20 M. Früh; Wien (Westbahnhof) ab 2 U. 50 Nachm. gegen früher 2 U. 30 M. Nachm. und Wien (Westbahnhof) an 8 U. 25 M. Früh gegen früher 8 U. 40 M. Früh, Wien (Westbahnhof) an 6 U. 20 M. Nachm. gegen früher 6 U. 45 M. Nachm. Der von Wien um 6 U. 45 M. Früh abgehende Personenzug nach Amstetten wird vom 1. Juni an bis Lambach täglich in Verkehr kommen. Zur Vermeidung des bisherigen 2½stündigen Stilllagers des Personenzuges aus Selzthal in Amstetten wird ein neuer Zug von Amstetten ab 12 U. 20 M. Mittags, Wien an 4 U. 10 M. Nachm, eingeleitet. In der Strecke Wien K. F. J. B.-Prag und Eger wird, abgesehen von einigen geringen Verschiebungen der Verkehrszeiten, der von Wien K. F. J. B. Abends abgehende Postzug beschleunigt und von Wien K. F. J. B. um 7 U. 25 M. Abends, gegen 7 U. im Vorjahre abfahren.

— (Localzugsverkehr.) Mit 1. Juni wird in den Localstrecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die Sommer-Fahrordnung activirt. Im Vergleiche zum Sommer-Dienste des Vorjahres ist als wesentlichste Aenderung Folgendes zu bemerken: In der Strecke Wien (Westbahnhof)—St. Pölten wurde von Wien ein neuer Localzug um 9 U. 15 Min. Früh nach Rekawinkel eingeschaltet. Der von Wien um 10 U. 30 M. Früh abgehende Zug kommt bis Purkersdorf und der Zug mit Abfahrt von Wien um 11 U. 45 M. bis Rekawinkel in Verkehr. Der im Vorjahre um 7 U 30 M. Abends von Wien bis Neulengbach in Verkehr gestandene Localzug wird bis St. Pölten, und der von Wien um 10 U. Abends abgehende Zug nach Purkersdorf auf 10 U. 15 M. verschoben und bis Neulengbach ausgedehnt. In Folge der vom 1. Juni um 50 Minuten früher erfolgenden Ankunft des Schnellzuges aus Rom in Wien, um 7 U. 10 M. statt 8 U. Früh, wird je ein Localzug aus Rekawinkel, um 7 U. Früh, aus Neulengbach um 7 U. 5 M. Früh und aus Purkersdorf um 7 U. 20 M. Früh in Wien eintreffen. Der im Vorjahre um 8 U. 40 M. Früh in Wien angekommene Zug aus Neulengbach wird von St. Pölten aus, im Anschlusse an den von Hainfeld um 5 U. 23 M. Früh und von Lilienfeld um 5 U. 25 M. Früh abgehenden Zug eingeleitet und so beschleunigt, dass dessen Ankunft in Wien bereits um 8 U. 25 M. Früh erfolgen wird. Der in Wien um 9 U. Früh eintreffende Zug wird von Rekawinkel statt Purkersdorf, dann ein Zug mit Ankunft in Wien um 6 U. 55 M. Abends aus Neulengbach statt Purkersdorf, um 7 U. 30 M. aus Rekawinkel statt wie im Vorjahre aus Purkersdorf in Verkehr gesetzt. Von Purkersdorf wird ein neuer täglicher Zug, mit Ankunft in Wien um 9 U. 25 M. Abends, eingeleitet werden. In der Strecke Hütteldorf-Praterstern werden anlässlich der land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung, nach jeder Fahrtrichtung 14 Züge täglich, mit Abfahrt von Hütteldorf zwischen 6 U. 40 M. Früh und 9 U. 50 M. Abends, Abfahrt vom Praterstern zwischen 6 U. 42 M. Früh bis 10 U. 20 M. Abends in Verkehr kommen. In der Strecke Wien K. F. J. B.-Tulln—Absdorf—Krems kommen neu täglich in Verkehr die Züge mit Abfahrt von Wien um 6 U. 40 M. Früh nach Tulln, 9 U. 40 M. Früh und 1 U. 15 M. Nachm. nach Kritzendorf, und mit Ankunft in Wien um 6 U. 35 M. Früh und 9 U. 15 M. Früh, 11 U. 35 M. Früh aus Tulln und 9 U. 45 M. Früh aus Kritzendorf. In der Strecke Tulln—St. Pölten werden, zum Zwecke der Herstellung günstiger Zugsverbindungen mit Wien die bisher nur dreimal per Woche in Verkehr gekommenen Züge: Tulln ab 1 U. 52 M. Nachm. — St. Pölten an 4 U. 15 M. Nachm. und St. Pölten ab 9 U. 15 M. Früh — Tulln an 11 U. 29 M. Vorm. täglich eingeleitet.

Böhmische Westbahn. (Locomotivprüfungen) Am 29. April hat die technisch-polizeiliche Prüfung von vier für den Dienst auf den Linien der Böhmischen Westbahn bestimmten Schnellzugs-Locomotiven stattgefunden. Dieselben wurden in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt erbaut, sind mit den Fabriksnummern 3389—3392 versehen und führen die Namen „Gerstner“, „Redtenbacher“, „Schnirch“ und „Vignoles“. Sämmtliche Locomotiven haben zwei untereinander gekuppelte Achsen, von denen die Triebachse vor, die Kuppelachse unter der Feuerbüchse liegt, und ein zweiachsiges Truckgestell, das mit einem centralen Drehzapfen und zwei seitlichen, auf gleitbaren Backen ruhenden Kuppelzapfen versehen und durch eine elastische Spannvorrichtung mit dem ausserhalb der Räder liegenden Hauptrahmen verbunden ist. Die Rahmen des Truckgestelles liegen innerhalb der Räder. Die Cylinder sind horizontal und ebenso wie die Stephenson'sche Steuerung ausserhalb der Hauptrahmen angeordnet. Die entsprechend vertheilte Last wird durch acht über den Achsen angebrachte Blattfedern getragen, von welchen jene über der Trieb- und Kuppelachse jederseits mit einem Längsbalancier verbunden sind. Die Entfernung der ersten von der zweiten Achse beträgt 1·7 m, der zweiten von der dritten 1·7 m, der dritten von der vierten 2·5 m, der Gesammtradstand 5·9 m, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 1·81 m, der Truckgestellräder 1·025 m. Die Spurweite ist normal. Das Gesammtgewicht jeder Locomotive im dienstfähigen Zustande beträgt 46·7 Tonnen. Die erste und zweite Achse ist mit je 9·4 t, die dritte mit 14 t und die vierte mit 13·9 t belastet. Die commissionellen Probefahrten wurden in der Strecke Pilsen-Chrast vorgenommen und hiebei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 88, 79, 83, bezw. 83 km und Maximalgeschwindigkeiten von 104, 96, 94, bezw. 98 km per Stunde erzielt. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten vier Schnellzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugsförderungsdienst auf den Linien der Böhmischen Westbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 21.635.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Eröffnung der Station Rossitz.) Die gemeinschaftliche Station Rossitz der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn wird am 1. Juni für den Personen- und Gepäcksverkehr und am 16. Juni auch für den gesammten Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Vergebung der Lieferung von 4 Stück Rangirmaschinen.) Auf Grund der durchgeführten Offertverhandlung und mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums hat die Verwaltung der genannten Bahn beschlossen, die Lieferung von 4 Stück Rangirmaschinen, ferner einer Reserve-Rädergarnitur der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf zu übertragen. Die eingereichten Typenpläne für diese Maschinen wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums gleichfalls genehmigt. [22. Mai, Z. 13.617, bezw. Z. 18.901.]

Localbahn Ischl-Salzburg. (Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln.) Die von der Firma Stern & Hafferl Namens der Concessionäre der genannten Localbahn eingereichten Typenpläne für die Personenwagen, sowie Post- und Conducteurwagen der Localbahn Ischl-Salzburg wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums unter gewissen Bedingungen genehmigt. [9. Mai, Z. 19.223.]

Eisenwerk Kladno der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft. (Anschaffung einer zweiachsigen Tenderlocomotive.) Die Direction des genannten Eisenwerkes hat die Anschaffung einer 40pferdigen, zweiachsigen Tenderlocomotive bei der Firma Krauss & Comp. in München nach der mit dem Handelsministerial-Erlass vom 10 December 1887, Z. 41.137, genehmigten Type zur Benützung auf der schmalspurigen Werksbahn der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft in Kladno beschlossen. Das k. k. Handelsministerium hat die diesfalls erstattete Anzeige der genannten Direction zur Kenntniss genommen. [14. Mai, Z. 18.163.]

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarische Nordostbahn. (Verstaatlichung.) Der anlässlich der bevorstehenden Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn vom kgl. ungar. Handelsminister entworfene Vertrag zwischen der ungarischen Regierung und der Nordostbahn-Actiengesellschaft lehnt sich den bisher abgeschlossenen Verstaatlichungsverträgen an und enthält 11 Artikel. Nach demselben wird die Nordostbahn als vom 31. December 1889 in staatliche Verwaltung übernommen betrachtet, während die factische Uebernahme spätestens am 1. August 1890 zu erfolgen hat. Die Beamten, sowie das gesammte Dienstpersonale der Gesellschaft werden vom Staate mit sammt allen bisher erworbenen Rechten übernommen. Insolange, als die gesellschaftlichen Actien im Umlaufe sind, besteht die Verwaltung der Gesellschaft aufrecht und der Staat gesteht derselben ein fixes Honorar zu. Die Actien werden vom Staate nach einem zu vereinbarenden Tilgungsplane eingelöst, doch wahrt sich derselbe das Recht, die gesammten Actien wann immer, und eventuell auf einmal, einzulösen. Den Einlösungscurs der Actien betreffend, wurde für den Fall, dass innerhalb der nächsten zwei Jahre sämmtliche Actien eingelöst werden sollten, dieser mit fl. 197 in Aussicht genommen. Sollte während dieser Frist die Einberufung sämmtlicher Actien nicht erfolgen, so hat die Einlösung zum Nominalwerthe bewerkstelligt zu werden, und zwar selbst für den Fall, als erst nach Ablauf der erwähnten zwei Jahre auch sämmtliche Actien auf einmal eingelöst würden. Bezüglich dieses Vertragsentwurfes, welcher in einer unter Vorsitz des kgl. ungar. Handelsministers abgehaltenen Conferenz zwischen den Vertretern der Regierung einerseits und den Vertretern der Nordostbahn-Gesellschaft: Präsident Heinrich von Lévay, Vicepräsident Valentin von Boros, General-Director Emerich von Ivánka und dessen Stellvertreter, Emerich von Lintner, andererseits berathen wurde, erfolgte, wie aus Budapest berichtet wird, eine vollständige Einigung der contrahirenden Parteien, und wird das darüber ausgefertigte Protokoll als Substrat der diesbezüglich demnächst stattfindenden Sitzung des Verwaltungsrathes und der darauf folgenden Generalversammlung der Actionäre dienen.

— (Zur Verstaatlichung.) Angesichts der projectirten Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn haben die städtischen Municipien von Kaschau sowohl als von Miskolcz, den Beschluss gefasst, Deputationen an den kgl. ungar. Handelsminister mit Bitte um Verlegung einer Verkehrs-Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen für das nördliche Betriebsnetz nach einer der von ihnen vertretenen Städte zu entsenden. Die Stadt Miskolcz insbesondere gedenkt die Wichtigkeit der Stadt als Knotenpunkt des commerciellen und strategischen Verkehrs hervorzuheben, welcher sich über die Grenzen Ungarns gegen Norden bewegt, während die Stadt Kaschau ihrerseits das Gewicht ihrer Argumentationen darauf verlegt, dass Kaschau bereits gegenwärtig die grösste Stadt und der bedeutendste Handelsplatz des nördlichen Ungarn, sowie der Sitz von Behörden ersten Ranges ist.

— (Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung.) Die Direction der Ungarischen Nordostbahn hat für den 19. Juni eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre einberufen. Den Gegenstand der Tagesordnung bildet die Beschlussfassung bezüglich des mit der ungarischen Regierung in Angelegenheit der Einlösung der gesellschaftlichen Linien zu schliessenden Uebereinkommens und der diesfalls nöthig werdenden Modification der Statuten, sowie die Wahl der neuen Direction und des Aufsichtsrathes.

Projectirte einschienige (verticalspurige) Strassenbahnen in Budapest. (Concessionswerbung zur Anlage einer Versuchsstrecke.) Die Firma Ganz & Comp. ist im Vereine mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft bei der Budapester Municipalbehörde um die Bewilligung zum Bau einer Versuchsbahn nach dem Zipperovszky'schen Systeme einschieniger (verticalspuriger) Strassenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125 ex 1888, 40 und 32 ex 1889) unter Vorlage zweier Varianten eingeschritten. Eine dieser Trassen, nächst dem Stadtwäldchen ausmündend, wurde von der Communalbehörde abgelehnt, da der Vorrang für diese Strecke bereits der Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe gebührt, während bezüglich der zweiten Variante insoferne eine Modification verlangt wurde, als die von den Concessionswerbern projectirte Kreuzung der Andrássystrasse principiell unzulässig ist. Dagegen wurde über Antrag des hauptstädtischen Ingenieuramtes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15) den Concessionswerbern ein mit der Üllöerstrasse parallel laufender Strassenzug, welcher nächst dem neuen Volksgarten in der Nähe des Orczygartens (Ludoviceum) ausmündet, als zur Anlage der Versuchsbahn geeignet empfohlen. Die Entscheidung hierüber hängt in letzter Instanz vom kgl. ungarischen Handelsminister ab.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Bitte der Bürger des I. und II. Bezirkes um Verlegung des Ministeriums nach Ofen.) Mit Rücksicht auf die Thatsache, dass die Räumlichkeiten des gegenwärtig vom kgl. ungar. Handelsministerium occupirten Gebäudes in der Akademiestrasse des IV. Bezirkes (ehemals Eigenthum der Alföld-Fiumaner Bahn) dem erhöhten Bedarfe nicht mehr entsprechen, sprach unter Führung des Reichstags-Abgeordneten Dr. Ignaz Darányi eine Deputation von Notablen des II. Bezirkes beim kgl. ungarischen Handelsminister mit der Bitte vor, die Bureaux des Ministeriums nach dem II. Bezirke (Ofen, Wasserstadt) zu verlegen, woselbst nach Durchführung der Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn deren räumlich weit geeigneteres Haus in der Kettenbrückengasse verfügbar werden wird. Die Bitte wurde mit dem Umstande motivirt, dass Ofen, welches durch Verlegung vieler Dicasterien nach Pest materiell geschädigt wurde, hiedurch einen Ersatz erhalten würde. Der Minister erwiderte, wie aus Budapest berichtet wird, dass er zwar der concreten Frage gegenüber noch keine bindende Erklärung abgeben könne, dass jedoch das Nordostbahn-Gebäude im Falle der Verstaatlichung derselben unter allen Umständen zur Unterbringung von Bureaux des Handelsministeriums insolange verwendet werden dürfte, bis nicht der in Aussicht genommene Bau eines den gesammten Bedürfnissen des Ministeriums räumlich entsprechenden Centralgebäudes durchgeführt sein wird.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Projectirte Strassenbahn zum Ofener Südbahnhofe.) In Angelegenheit des Ausbaues einer von der Altofener Betriebslinie der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft ausgehenden und zur Verbindung dieser mit dem Ofener Bahnhofe der Südbahn-Gesellschaft projectirten Strassenbahnlinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1889) hat die Budapester hauptstädtische Communalbehörde, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung und des Einverständnisses der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft, principiell beschlossen, den Ausbau dieses Flügels als selbstständige Theilstrecke des gesellschaftlichen Betriebsnetzes, sowie auch die weitere Fortsetzung der Linie, jedoch mit Ausschluss des Frachtenverkehres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 ex 1889), zu genehmigen, in welchem Sinne die Direction der Strassenbahn zur Erstattung von Vorschlägen und Bekanntgabe der Bedingungen aufgefordert wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April nachstehende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. April die 6 km lange Verbindungsbahn M.-Gladbach (Speik) — Rheydt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (linksrheinische) für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr, und werden die Personenzüge Neuss—M.-Gladbach (Speik) bis Rheydt durchgeführt; ferner die 11·1 km lange Schmalspurbahn Wermelskirchen-Burg mit den Stationen Belten, Wüstenhof, Thalsperre, Blockhaus, Preyersmühle, Schlepenpohl, Zur Mühle, Altenhammer, Kellershammer I, Kellershammer II, Burg I und Burg II für den öffentlichen Verkehr.

b) In Hessen: Am 1. April die Dampfbahnstrecke Darmstadt-Arheilgen der Darmstädter Dampfstrassenbahn für den öffentlichen Verkehr.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April nachstehende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. April die Haltestelle Sprakebüll im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche bisher nur für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, sowie von Leichen eingerichtet war, für die unbeschränkte Abfertigung von lebenden Thieren in Einzelsendungen und Wagenladungen; die Personenhaltestelle und Güterladestelle Zabikowo zwischen den Stationen Moschin und Posen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den allgemeinen Güterverkehr (Eil- und Frachtstückgut, sowie Wagenladungen); Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere, sowie Sprengstoffe können auf dieser Haltestelle nicht ab-

gefertigt werden; die Station Rangsdorf zwischen den Stationen Zossen und Mahlow der kgl. Militär-Eisenbahn für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Station Büttgen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (linksrheinische), welche bisher nur dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, für den unbeschränkten Güterverkehr; die Haltepunkte Corschenbroich, Dünn, Heerdt, Helenabrunn, Caldenhausen und Niederheide im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (linksrheinische) für den Eil- und Frachtstückgut-, sowie Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Kaarst im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (linksrheinische) für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; ferner die Stationen der Kerkerbachbahn, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehre dienten, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

b) In Bayern: Am 15. April die Personenhaltestelle Unter-Sulzbach an der Strecke Kaiserslautern-Lauterecken der Pfälzischen Eisenbahn für die Aufgabe von Steinen der Specialtarife II und III in Wagenladungen.

Italien. (Project für die Strecke Boiano-Cantalupo der Eisenbahn Isernia-Campobasso.) Die staatliche technische Direction für die Eisenbahn Isernia-Campobasso hat dem kgl. General-Inspectorate der Eisenbahnen das Project für die zweite Strecke, Boiano-Cantalupo, der genannten Linie zur Genehmigung vorgelegt. Die Länge dieser Strecke beträgt 9200 m und werden sich die Kosten derselben auf 2,024.000 L. belaufen.

— (Project für die Strecke S. Felice-Revere der Linie Bologna-Verona.) Die staatliche technische Direction für die Eisenbahn Bologna-Verona hat dem kgl. General-Inspectorate der Eisenbahnen das Project für die Strecke S. Felice-Revere zur Genehmigung vorgelegt. Die gedachte Strecke wird 24 km messen und ca. 2,700.000 L. kosten.

— (Eisenbahn Ceva-Ormea.) Die Bauherstellungen der Strecke von Priola nach Garesio der Eisenbahn Ceva-Ormea sind dermassen vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung dieser Strecke voraussichtlich schon in der ersten Hälfte Juli wird stattfinden können. Die staatliche technische Direction hat auch bereits das kgl. Inspectorat angewiesen, die nöthigen Vorbereitungen zu treffen.

— (Erhöhung der Personentarife auf den Eisenbahnen Tremeggina-Porlezza und Luino-Ponte Tresa.) Die Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Eisenbahnen auf dem Luganer See hat an das Ministerium für öffentliche Arbeiten das Ansuchen gerichtet, auf den Linien Tremeggina-Porlezza und Luino-Ponte Tresa die dermalen bestehenden Personentarife zum Theile erhöhen zu dürfen. Die beabsichtigte Erhöhung würde sich auf die I. Classe beschränken und 0·03 L. per Kilometer und Person betragen.

— (Interpellation in der Deputirtenkammer.) In der am 3. Mai stattgehabten Sitzung der Deputirtenkammer interpellirten die Abgeordneten Del Balzo, Capone und di Marzo den Minister für öffentliche Arbeiten über den Stand der Arbeiten auf der Linie Avellino-Benevento und über den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linie. Der Minister versicherte, dass der Bau beschleunigt und die Eröffnung der diese Linie bildenden Strecken noch in diesem Jahre erfolgen wird.

Griechenland. (Eisenbahnlinie Patras-Pyrgos.) Die Arbeiten auf dieser Linie schreiten rüstig ihrer Beendigung entgegen. Die Unternehmung dieser Bahn trat mit der Regierung behufs Ausbau einer einmeterspurigen Seitenlinie nach dem klimatischen Orte Kyllini und einer gleichen Bahn nach Olympia in Unterhandlung. Letztere Linie wird besonders von den Besuchern der archäologischen Funde mit Genugthuung begrüsst werden.

Japan. (Bahnnachrichten.) Aus dem Jahresberichte des kaiserl. Eisenbahn-Departement von Japan bringen die „Railway News" folgende Daten: Eine zwischen Tokio und Kioto zu führende Bahnlinie, welche sodann über Osaka nach Kobe mit einem Flügel nach Yokohama erweitert werden sollte, war das erste und ursprüngliche Project, welches im Jahre 1870 von der japanischen Regierung ins Auge gefasst worden war. Dieser Grundplan ist im Laufe der Jahre mehrfach verändert und durch weitere Linien ergänzt worden. Während im Jahre 1872, am Beginne der Eisenbahnära, die Länge der ersteröffneten Bahn 18 engl. Meilen betrug, ist mit Ende 1889 das Bahnnetz schon auf 446 engl. Meilen angewachsen, welche ein Anlagecapital von circa 6,678.000 £ erforderten, was einem Aufwande von circa 15.000 £ per englische Meile entspricht. Das Anwachsen des Bahnnetzes und des Verkehres im Laufe der Jahre erhellt aus nachstehender Zusammenstellung:

Jahr	engl. Meilen	Anzahl der Reisenden	Güterbewegung in Tonnen
1872	18	495.078	457
1876	38	2,756.482	58.182
1882	101	5,758.734	225.177
1888	245	5,919.383	485.470
1889	446	8,404.776	616.913

Der Personenverkehr ist in Japan die bedeutendste Einnahmsquelle der Bahnen und resultiren circa 77 pCt. der Einnahmen aus demselben; auch steigert sich die Anzahl der Reisenden von Jahr zu Jahr in sehr erheblichem Masse. Die Gesammteinnahmen des Jahres waren circa 463.000 £, die Betriebsausgaben circa 194.000 £, d. i. 42 pCt. der Einnahmen. Das Anlagecapital verzinst sich mit 4 pCt. Dieses finanzielle Resultat, im Zusammenhalte mit dem geringen Betriecoëfficienten, ist jedenfalls bemerkenswerth und zeigt von einer zweckmässigen Wahl der Linien. Von den Ausgaben entfallen 33 pCt. auf Bahnerhaltungsspesen, 37 pCt. auf Zugförderungskosten, 22 pCt. auf Verkehrsausgaben und 8 pCt. auf allgemeine Verwaltungsspesen. Ausser den 446 Meilen Staatsbahnen sind in Japan noch über 500 Meilen Privatbahnen in Betrieb und scheint auch die Weiterentwicklung des Bahnwesens dieses Reiches, dem Berichte zufolge, im besten Fortschritte begriffen.

Schiffahrt.

„Adria", ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Juni.) Im Monate Juni werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Juni
Glasgow	Triest, Fiume	„Matlekovits"	1—10
Liverpool	„ „	„Saragossa" (Cunard Line)	1—10
Glasgow	„ „	„Szápáry"	5—15
Bordeaux	„ „	„Stefanie"	10—20
London	„ „	„Winestead"	10—20
Rouen	„ „	„Tibor"	15—25
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Quito"	15—25
Rouen	„ „	„Adria"	20—30
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Széchényi"	20—30
Liverpool	„ „	„Tarifa" (Cunard Line)	20—30
Fiume	Rouen	„Jókai"	1—10
„	Liverpool	„Palmyra" (Cunard Line)	1—10
„	New-York	„Belgravia" (Anchor Line)	1—10
„	London	„Zaire"	5—15
„	Liverpool	„Atlas" (Cunard Line)	15—25
„	Hull, Newcastle o/T	„Palermo"	15—25
„	Bordeaux		15—25
„	Leith	„Szápáry"	20—30
„	Barcelona, Rouen	„Tisza"	20—30
„	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Matlekovits"	20—30
„	London	„Durham"	20—30
„	New-York	„Elysia" (Anchor Line)	20—30
„	Glasgow		20—30

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** IX., Hörlgasse 18. — **Budapest,** Grosse Kronengasse 16.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 17. Mai bei der Firma:

„Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft"

eingetragen, dass sich diese Actien-Gesellschaft nunmehr auf den in der Generalversammlung der Actionäre vom 25. Mai 1889 beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. September 1889, Z. 17.408, genehmigten II. Anhang zu den Gesellschafts-Statuten, sowie auf die in der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 15. März 1890 beschlossenen und vom hohen k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 1. Mai 1890, Z. 7954, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet.

Diesen zufolge besteht der Fond der Unternehmung gegenwärtig in 25,200.000 fl. ö. W. (24,000.000 fl. CM.) und wurde durch einzelne Capitalseinlagen von 500 fl. und 250 fl. in CM. gebildet.

Die über jede einzelne dieser Capitalseinlagen von der Administration ausgefertigten Empfangsbestätigungen heissen Actien, und zwar, je nachdem sie auf 500 oder auf 250 fl. CM. lauten, ganze oder halbe Actien, wornach der Gesellschaftsfond — zwei halbe für eine ganze Actie gerechnet — aus 48.000 ganzen Actien besteht.

Die Administration besteht aus zehn bis fünfzehn Mitgliedern, und zwar aus dem Präsidenten, dem Vice-Präsidenten und acht bis dreizehn Administratoren. Die Mitglieder der Administration werden von der Generalversammlung auf 4 Jahre gewählt.

Im Falle des Ablebens oder Austrittes eines Mitgliedes der Administration vor Ablauf seiner Functionsdauer kann dessen Stelle einstweilen durch die Administration provisorisch besetzt werden. Die erste darauf einberufene ordentliche Generalversammlung beschliesst, ob eine definitive Ersatzwahl vorzunehmen sei, und vollzieht dieselbe eventuell. Der in einem solchen Falle Gewählte tritt rücksichtlich seiner Functionsdauer an die Stelle des ausgeschiedenen Mitgliedes der Administration. Ausserdem bleibt der Adminisiration vorbehalten, insolange die statutenmässige Maximalzahl ihrer Mitglieder nicht erreicht ist, die offenen Stellen durch Cooption einstweilen zu besetzen. Die nächste ordentliche Generalversammlung beschliesst durch die Vornahme der bezüglichen Ersatzwahl, ob diese Besetzung als eine definitive zu gelten hat, oder widerruft sie. Die Firma wird von zwei Mitgliedern der Administration gezeichnet.

Localbahn Swolenowes-Smečna. (Generalversammlung.) In der am 17. Mai unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Adolf R. v. Bogusz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Herrn k. k. Ministerial-Vice-Secretär Moriz Felicetti von Liebenfelss abgehaltenen (4.) ordentlichen Generalversammlung der Swolenowes-Smečnaer Localbahn-Actien-Gesellschaft, in welcher durch 12 Actionäre 575 Actien mit 23 Stimmen vertreten waren, gedachte der Vorsitzende zunächst der erfolgten Resignation des bisherigen Verwaltungsraths-Präsidenten A. W. de Serres, und machte sodann die Mittheilung, dass die die Erhöhung des Anlage-Capitals (von 460.000 fl. auf 1 Million Gulden) betreffenden Beschlüsse der vorjährigen Generalversammlung die staatliche Genehmigung bereits erhalten haben und im laufenden Jahre zur Durchführung gelangen werden. Der hierauf vom Gesellschafts-Secretär Dr. Alfred Scheiber verlesene Geschäftsbericht pro 1889 constatirt, dass die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres in Folge der nunmehr vollendeten Schienenverbindungen mit den Kladnoer und Libuschiner Schächten als durchaus erfreuliche zu bezeichnen sind. Es wurden auf der gesellschaftlichen Linie insgesammt 9107 Personen (gegen 8098 im Vorjahre) und 218.226 Gütertonnen (gegen 106.730 Tonnen im Vorjahre), worunter 211.964 Tonnen Kohlen (gegen 104.005 Tonnen im Jahre 1888) befördert. Die Betriebs-Einnahmen, einschliesslich eines Nachtragsguthabens aus dem vorjährigen Kohlenverkehre, beziffern sich mit 156.222 fl., denen an Betriebs- und sonstigen Ausgaben zusammen 27.680 fl. gegenüberstehen, so dass ein Netto-Ueberschuss von 128.542 fl. resultirt. Hievon werden, entsprechend dem Antrage des Verwaltungsrathes, 6427 fl. dem Reservefonds, 15.000 fl. dem Erneuerungsfonds und 20.000 fl. dem Special-Reservefonds zugewiesen, 55.150 fl. zur Einlösung des laufenden Dividenden-Coupons mit je 24 fl. per Actie (zu 200 fl.), beziehungsweise per Genussschein mit je 14 fl. verwendet und der nach Bestreitung der Actien-Amortisationsquote und der statutarischen Tantième des Verwaltungsrathes verbleibende Rest per 25.252 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Bei den schliesslich vorgenommenen Wahlen wurde Hofrath Rudolt R. v. Grimburg als Mitglied des gesellschaftlichen Verwaltungsrathes neugewählt und die Mitglieder des gegenwärtigen Aufsichtsrathes, bestehend aus den Herren Casimir Zaleski, Josef Beer, Eduard Bazika, Rudolf Zimmermann und Eduard Schindler — die beiden Letzteren als Ersatzmänner — in ihrer Function bestätigt.

Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 18. Mai fand die (8.) ordentliche Generalversammlung der österreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Anwesenheit von 19 Actionären statt, welche 16.823 Actien und 667 Stimmen vertraten. Das Verwaltungsraths-Mitglied Dr. Josef Joly, welches den Vorsitz führte, widmete dem dahingeschiedenen Präsidenten Grafen Otto Chotek einen ehrenden Nachruf, und die Versammlung gab dem Bedauern über dessen Ableben durch Erheben von den Sitzen Ausdruck. Nach dem Geschäftsberichte betrugen in runden Zahlen: die Frachten-Einnahmen für die mit eigenen Fahrzeugen beförderten Güter 2·5 Millionen Mk. und 43.000 fl.; das beförderte Güterquantum mit eigenen Frachtschiffen im Gesammtverkehre 530.000 Tonnen; die gesammten Schlepplohn-Einnahmen 1·7 Millionen Mark. Als charakteristisches Merkmal für die Güterbewegung im Jahre 1889 zeigt sich eine wesentliche Steigerung des Bergverkehres; trotz der eigenen Mehrleistung konnte für die Verbandschiffe noch ein fast doppelt so grosses Quantum von Berggütern als im Vorjahre acquirirt werden, und nachdem die Gesellschaft im Stande war, die sämmtlichen Schleppzüge mittelst der eigenen vielfach verbesserten Raddampfer zu befördern, resultirte aus dieser erhöhten Leistung eine bedeutende Erhöhung der Einnahmen für geschleppte fremde Fahrzeuge. Aus der erhöhten Leistung der Gesellschaft ist auch die Zunahme ihrer Vertragskundschaft unter den deutschen Schiffseignern ersichtlich In Folge Einverleibung der Stadt Hamburg in das deutsche Zollgebiet und der aus diesem Grunde vorgenommenen neuen Hafenbauten wurden die Lösch- und Ladestellen für die Binnenschiffahrt hauptsächlich auf das linke Elbeufer verlegt. Die Gesellschaft war hiedurch genöthigt, zur gebotenen beschleunigten Löschung ihrer Eilfrachtschiffe im neuen Binnenschiffahrts-Hafen am linken Elbeufer einen grossen Schoppen — mit dem Kostenaufwande von rund 136.000 fl. — zu erbauen. Die Versammlung genehmigte, dem Antrage des Aufsichtsrathes entsprechend, den Rechnungsabschluss pro 1889 und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Ebenso wurden die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Ueberschusses aus dem Jahre 1889 per 328.477 fl., angenommen. Es werden sonach von dem nach Vornahme der Abschreibungen und Dotirung des Schiffs-Assecuranzfonds mit dem Gesammtbetrage von 155.973 fl. verbleibenden Reingewinn per 172.504 fl. zur Vertheilung einer 3½percentigen Dividende mit 7 fl. per Actie 140.000 fl., als Beitrag an den zu errichtenden Beamten-Unterstützungsfonds 6000 fl. verwendet; ferner wird der Verwaltungsrath mit Rücksicht auf die heute vorzunehmende Statutenänderung ermächtigt, 20.000 fl. dem Reservefonds zuzuführen; der Rest von 6504 fl. ist auf neue Rechnung vorzutragen. Die vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene Statutenänderungen stellen zumeist seit Gründung des Unternehmens eingetretene Thatsachen fest oder entsprechen internen geschäftlichen Bedürfnissen. Von wesentlicher Bedeutung ist nur die Aenderung der Bestimmung in Betreff der Auftheilung des Reingewinnes, wobei im Interesse der Consolidirung der Gesellschaft in erster Linie die Dotirung des Reservefonds vorgenommen werden soll. Dieselbe ist mindestens mit 5 Percent vom Reinertrage zu bestimmen und so lange zurückzulegen, bis der Reservefonds die Höhe von 5 Percent des emittirten Actiencapitals erreicht hat. (Nach der bisherigen Bestimmung wurde der Reingewinn zunächst zur Zahlung einer 5percentigen Dividende des Actiencapitals verwendet und von dem Reste nach Bestreitung der Tantièmen eine 10percentige Quote für den Reservefonds bestimmt, bis dieser Fonds den vierten Theil des Betrages der ausgegebenen Actien erreicht.) Unter die Geschäfte der Gesellschaft wurde die Errichtung und der Betrieb von öffentlichen Lagerhäusern im Sinne und unter den Bedingungen des Gesetzes vom 28. April 1889 aufgenommen; dem Verwaltungsrathe wird das Recht der Cooptirung eingeräumt. Die Statutenänderungen wurden en bloc angenommen und hierauf die Generalversammlung geschlossen.

Wiener Localbahnen. (Generalversammlung.) Die am 20. Mai unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Emil Schlesinger abgehaltene (2.) ordentliche Generalversammlung der Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen beschloss nach Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath, den pro 1889 ausgewiesenen Verlust-Saldo per 17.239 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der bisherige Revisions-Ausschuss wurde wiedergewählt.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 22. Mai hielt die Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest unter dem Vorsitze des Vice-Präsidenten Friedrich von Harkányi und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Dr. Eugen Lippich, eine ausserordentliche und sodann die (35.) ordentliche Generalversammlung ab. Nach dem Scrutinium constatirt der Präsident die Anwesenheit von 188 Actionären, welche 141.275 Actien mit 6657 Stimmen vertreten. Hierauf erklärt der Präsident beide Generalversammlungen als beschlussfähig. General-Secretär Hofrath Raspi verliest den Bericht des vereinigten Verwaltungsrathes bezüglich der Ausgabe einer neuen Serie von 4percentigen Obligationen bis zum Betrage von 30 Millionen österr.-ungar. Goldgulden zur Deckung der Bau-

kosten neuer, bereits fertiggestellter, respective umgestalteter Strecken und für den Bau neuer Linien, deren Concessionirung die Gesellschaft entgegensehe. Der effective Betrag betrage 24,673.000 Goldgulden, doch müsse für entsprechende disponible Fonds vorgesorgt werden. Gegenwärtig sollen nur 10 Millionen zur Ausgabe gelangen und der Rest dem Bedarfe entsprechend. Der Antrag des vereinigten Verwaltungsrathes auf Emission eines Anlehens wird einstimmig angenommen. Hiermit ist die Tagesordnung der ausserordentlichen Generalversammlung erschöpft.

In der nun beginnenden ordentlichen Generalversammlung verliest Hofrath Raspi den Bericht. Derselbe constatirt die Zunahme des Domainenbesitzes (Berg- und Hüttenwerke, Domainen) um 1,599.981 fl. Der Werth desselben beträgt gegenwärtig 25,466.648 fl. Die Erhöhung ist die Folge umfangreicher Neuherstellungen, deren Einfluss auf die Production erst in späteren Jahren sich fühlbar machen wird. Die Ausgaben für das österreichische Netz betrugen 1,377.381 fl., die Neuanschaffungen an Fahrbetriebsmitteln 698.992 fl.; die Neuherstellungen für das ungarische Netz erforderten 161.244 fl., der Aufwand an Fahrbetriebsmitteln 758.327 fl. Das Capital-Conto beziffert das für das alte Netz sowie für die Domainen realisirte Capital mit 360,850.910 fl. Hinsichtlich der allgemeinen Betriebsergebnisse constatirt der Bericht beim Domainenbesitze einen lebhaften Geschäftsgang. Das Reinerträgniss beträgt 1,170.064 fl. Von der Wiener Maschinenfabrik wurden 81 Locomotiven, 36 Cisternenwagen und 535 Tonnen verschiedener Schmiedestücke abgeliefert.

Die Ausdehnung der im Betriebe gestandenen Linien der Gesellschaft betrug 2831 Kilometer. Die Gesammt-Einnahmen des österreichischen Netzes beziffern sich im Jahre 1889 auf 22,369.546 fl. und haben sich um 10·02 pCt. gegen das Vorjahr erhöht, während diejenigen des ungarischen Netzes 15,915.842 fl. betrugen und sich um 4·05 pCt. gegen das Jahr 1888 verminderten.

Der General-Secretär verliest sodann den Bericht des Verwaltungsrathes, welcher die von der österreichischen Regierung gemachten Bemerkungen hervorhebt, denen dadurch Rechnung getragen wurde, dass die Amortisation der Annuitäten der Kosten der mährischen Transversalbahn in kurzen Terminen, nämlich zu Lasten des Jahres 1889 und der folgenden fünf Jahre, erfolgen wird. Endlich beantragt der Bericht, den Ueberschuss von 483.901 fl. derart zu vertheilen, dass 168.883 fl. zur Dotirung des Fahrbetriebsmittelfonds zu verwenden seien, 65.798 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden und der Juli-Coupon mit 1 Franc einzulösen sei, wodurch das Gesammterträgniss 13 Francs 50 Cent. beträgt und die Reserven von über 7 Millionen nicht angegriffen werden.

Auf mehrere Anfragen erwidernd, ertheilt der Präsident die betreffenden Aufklärungen, und betont unter Anderem, dass die Frage der Arad-Temesvárer Bahn noch den Gegenstand der Verhandlung bilde. Die Anträge des Verwaltungsrathes werden einstimmig angenommen.

Zu Verwaltungsräthen werden sodann gewählt: mit siebenjähriger Functionsdauer Heinrich Fould, Carl Mallet, Dr. Freiherr von Pretis, Albert Freiherr von Wodianer; mit vierjähriger Functionsdauer Theodor Ritter von Taussig; mit einjähriger Functionsdauer Anton Freiherr von Scudier.

Eisenbahn Wien-Aspang. (Generalversammlung.) Am 22. Mai fand die (10.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wien-Aspang im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Sectionsrath Dr. Ritter von Küchler, statt. Der vom präsidirenden Verwaltungsrathe Dr. Carl Ritter von Feistmantel vorgetragene Bericht bezeichnet die Ergebnisse des Jahres 1889 als günstig. Die Einnahmen im Frachtenverkehre haben durch eine erhebliche Zunahme der Transporte einen bedeutenden Aufschwung genommen, und die Gesellschaft hätte noch günstigere Resultate zu verzeichnen, wenn die Cartellverhältnisse, an welchen sie participirt, nicht so ungünstig gestaltet wären. Die Transport-Einnahmen haben sich gegen das Vorjahr um 58.279 fl. erhöht; allerdings haben die Ausgaben auch eine Steigerung erfahren, doch kann eine höhere Actien-Dividende als im Vorjahre vertheilt werden. Der Bericht macht unter Anderem noch Mittheilung von einem in Ausführung begriffenen Uebereinkommen mit der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft behufs Errichtung und Exploitirung von Lagerplätzen und Kohlenrutschen auf den Grundstücken der genannten Gesellschaft, anstossend an den Wiener Bahnhof, wodurch dem Bedürfnisse nach Ausdehnung der beschränkten Lagerverhältnisse der Bahn in Wien und Heranziehung von neuen Committenten und Verfrächtern abgeholfen werden soll. Das Betriebserträgniss des Jahres 1889 beziffert sich mit 250.961 fl. Hievon sind zunächst die Zinsen und Amortisations-Quote des Prioritäts-Anlehens mit 165.608 fl. zu bestreiten, von dem Reste der Reservefonds mit 5 Percent = 4267 fl. zu dotiren, so dass inclusive des Gewinnvortrages vom Jahre 1888 per 3382 fl. ein Betrag von 84.468 fl. zur Verfügung steht, wovon, dem Antrage des Verwaltungsrathes entsprechend, auf die emittirten 21.000 Actien eine Dividende von 4 fl. per Stück, das ist 2 Percent mit 84.000 fl., hinausgezahlt und 468 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Dividende wird am 1. Juli ausbezahlt. Die Zahl der Verwaltungsräthe wurde von sechs auf acht erhöht, und es wurden sonach die Herren Victor Stoclet und Dr. Carl R. von Feistmantel wieder-, Victor Tesch und Dr. Carl Pokorny neugewählt. Der bisherige Revisions-Ausschuss wurde schliesslich wieder zur Function berufen.

Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 22. Mai wurde die (18.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerial-Vice-Secretärs Alfons von Glaser, abgehalten. Dem vorgetragenen Geschäftsberichte zufolge war das abgelaufene Jahr insbesondere wegen der geringen Ergebnisse der Eisgewinnung ungünstiger als das Jahr 1888. Durch den erzielten Ueberschuss von 168 fl. verringert sich der Verlustvortrag auf 334.667 fl. (bei einem Actiencapital von 675·000 fl.). Derselbe wird auf neue Rechnung vorgetragen. Die Verwaltungsräthe Victor Tesch, Victor Stoclet, Louis Caspers und Dr. Carl R. von Feistmantel, sowie der bisherige Revisions-Ausschuss wurden schliesslich wiedergewählt. Bei der darauf folgenden Verwaltungsraths-Sitzung wurde Victor Tesch zum Präsidenten und Dr. Carl R. von Feistmantel zum Vice-Präsidenten wiedergewählt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 14. Juni findet die diesjährige Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn statt und stehen folgende Verhandlungs-Gegenstände auf der Tagesordnung: 1. Bericht der Direction über die Geschäftsgebahrung pro 1889. Vorlage der Schlussrechnungen und Bilanz pro 1889 und des diesbezüglichen Berichtes des Aufsichtsrathes. Ueberprüfung der Schlussrechnung, Feststellung der Bilanz und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath. 2. Ermächtigung zur Convertirung der die Gesellschaft belastenden Goldanlehen per 2,291.200 fl. ö. W. und 7,477.000 Mk. gegen geringe verzinsliche Anlehen. 3. Wahl zweier Directions-Mitglieder und eines Mitgliedes des Aufsichtsrathes.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 9·52 km lange Bahnstrecke Berga—Kelbra—Stolberg—Rottleberode der königl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M., welche voraussichtlich am 1. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wirrd, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXII. Stückes.) Das am 28. Mai herausgegebene XXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1004: Verfügung des kgl. Preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 21. Mai 1890, betreffend die Gestattung der Einfuhr lebender Schweine aus Steinbruch in die Schlachthäuser zu Rybnik und Oppeln, ferner aus Bielitz-Biala in die Schlachthäuser zu Beuthen, Gleiwitz, Myslowitz, Oppeln, Ratibor und Rybnik.

Nr. 1005: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 11. Mai 1890, Z. 34.996, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in den Stationen Kety und Jaslo.

— (Notiz.) Bestimmung der Stationen Nagy-Igmánd und Mende als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern in Ungarn.

— (Inhalt des XXXIII. Stückes.) Das am 29. Mai herausgegebene XXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1006: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 23. Mai 1890, Z. 36.014, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Dembica.

Nr. 1007: Circulare des schweizerischen Landwirthschafts-Departements an die Grenzthierärzte längs der östlichen Schweizergrenze, betreffend die Zurückweisung von Kühen, Rindern, Jungvieh, Schweinen unter 25 kg und Ziegen österreichisch-ungarischer Herkunft von der Einfuhr in die Schweiz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Frachtbegünstigung für Schleifholz.

In Ergänzung der im „Verordnungs-Blatte" vom 21. November 1889, Nr. 136, auf Seite 2044 enthaltenen Kundmachung Nr. 886 wird bekanntgegeben, dass bei jenen Schleifholz-Transporten, für welche nach Erfüllung der in vorbesprochener Kundmachung aufgeführten Bestimmungen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes V/a zur Anwendung gelangen, das Auf- und Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat.

Wien, am 30. Mai 1890. [358]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages III zur Zusammenstellung für den Frachtgut-Transport verschiedener wichtiger Ex- und Import-Artikel im Verkehre nach bezw. von Triest und Fiume von bezw. nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn vom 24. December 1883.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1890 tritt der Nachtrag III zu der obenbezeichneten Zusammenstellung in Kraft.

Derselbe enthält eine Ergänzung der Waaren-Classification.

Exemplare dieses Nachtrages können bei unserer commerziellen Direction in Wien, bei unserer Betriebs-Direction in Budapest und bei den Stationen Triest S. B. und Fiume käuflich bezogen werden.

Wien, am 30. Mai 1890. [359]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Zustellung der in Wien (Aspang-Bahnhof) anlangenden Eil- und Frachtgüter.

Auf Grund des § 59 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden vom 1. Juni 1890 angefangen die in Wien (Aspang - Bahnhof) anlangenden Eil- und Frachtgüter den Adressaten ohne vorherige Avisirung durch den Spediteur Gottlieb Kantor (Agentur für die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang) zugestellt.

Die von der obligatorischen Zustreifung ausgenommenen Güter, sowie die Tarifsätze für die Zustellung sind aus der diesbezüglichen Kundmachung zu entnehmen.

Wien, am 30. Mai 1890. [360]

Sonstige Nachrichten.

Magazinsbücher. (Auflassung zweier Rubriken derselben, bezw. Enthebung von der Verpflichtung zur Führung dieser Bücher.) Mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 17. April 1871, Z. 1957/1649 II, sind die Eisenbahn-Verwaltungen aufgefordert worden, in Gemässheit des Schlusssatzes des § 5 der Eisenbahn-Betriebsordnung, sowie des Alinea 6 des § 56 des Eisenbahn-Betriebsreglements, Magazinsbücher einzurichten und zu führen, und in dieselben die Rubriken: „Frachtbrief-Nr.", „Datum der Auflieferung", „Bestimmungsstation", „Name des Absenders", „Verladen am", „im Wagen . . ." aufzunehmen.

Eine Eisenbahn-Verwaltung stellte nun bei der General-Inspection der österr. Eisenbahnen das Ansuchen, in einigen Stationen diese Magazinsbücher ganz auflassen und in den die zwei letzten Rubriken aus dem Magazinsbuche eliminiren zu dürfen.

Dieses Ansuchen wurde damit motivirt, dass seit der Einführung der postenweisen Kartirung und der pausirbaren Frachtkarten, von welchen eine Copie in den Versandstationen in Aufbewahrung bleibt, woraus die Reihenfolge der Auflieferung und Abbeförderung der einzelnen Sendungen festgestellt werden kann, die Magazinsbücher ihre Bedeutung verloren haben und die Führung dieser Bücher den Executivorganen eine bedeutende Mehrarbeit verursacht.

Im Hinblicke auf diese Begründung und in Erwägung des Umstandes, dass bereits eine Bahnverwaltung mit dem General-Inspections-Erlasse vom 26. Februar 1889, Z. 14.608/III (Verordnungs-Blatt Nr. 33 ex 1889), von der Verpflichtung zur Führung der Magazinsbücher gänzlich enthoben und einer anderen Bahnverwaltung mit dem General-Inspections-Erlasse vom 25. Februar 1890, Z. 2227 (Verordnungs-Blatt Nr. 33), gestattet wurde, die zwei letzten Rubriken in den Magazinsbüchern zu eliminiren, fand sich die General-Inspection der österr. Eisenbahnen veranlasst, dem gestellten Ansuchen Folge zu geben.

[General-Inspections-Erlass vom 22. Mai, Z. 6298.]

Gemeinschaftlicher Tariftheil I für den Güterverkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland einerseits und Oesterreich-Ungarn andererseits. (Ausschliessung der Anwendung der directen Tarife bei Vorschreibung eines bestimmten Grenzzollamtes in der Richtung nach Deutschland.) Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat in einem an die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in dieser Angelegenheit gerichteten Erlasse von einer seinerzeit erfolgten Beanständung der Ausschliessung der Anwendung der directen Tarife bei Vorschreibung eines bestimmten Grenzzollamtes in der Richtung nach Deutschland mit dem Vorbehalte wieder abgesehen, bei einer Neuauflage oder Aenderung der allgemeinen Bestimmungen für die genannten directen Verkehre auf den Gegenstand eventuell abermals zurückzukommen. [G.-I.-Z. 20.641 ex 1888.]

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Stationseröffnung.) Die Station Szliácz der Linie Zólyom (Altsohl) —Besztercze-Bánya (Neusohl) —Zólyom—Brézó der kgl. Ungar. Staatsbahnen wurde am 15. Mai für die Dauer der Badesaison wieder für den gesammten Verkehr eröffnet.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1242	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Südbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren aller Art, und zwar bei Tarifirung nach der Reform-Classification nach den Tarifclassen: a) von II—A—A	M.-Ostrau	Triest S.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 550 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abladen der Sendungen durch Organe, bezw. auf Kosten des Empfängers; nachweisliche Verwendung der Transporte beim Baue der Triester Lagerhäuser	Vom 1. Juli 1890 bis Ende December 1890	Ab Lipina-Carlshütte Localtarife und von den übrigen Auflieferungsstationen Tarife für den Südnord-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 25. August 1887	kr. 179·9	kr. 145·9	kr. 34·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die einen Rückvergütungsstempel der an den Frachtbegünstigungen betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Schönbrunn					177·7	146·4	31·3			
				Lipina-Carlshütte					Besteht kein directer Frachtsatz	152·9	—			
			b) von II—A—B	M.-Ostrau					179·9	144·9	35·0			
				Schönbrunn					177·7	145·4	32·2			
				Lipina-Carlshütte					Besteht kein directer Frachtsatz	151·9	—			
1243	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zinkerze, rohe	Bazias	Oderberg transito	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der sonstigen für den Specialtarif 3 giltigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschriften auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	96·0 kr.		Im Kartirungswege		Der nebenbezifferte ermässigte Frachtsatz wurde auf Grund der im Vdgs.-Bl. Nr. 60 ex 1890, sub Post 1202, durch die K.O.E. publicirten Frachtbegünstigung activirt
1244	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Chamotteziegel, Chamottemörtel, feuerfester Thon und Gasretorten, cylindrische, aus Chamotte	Halbstadt, loco	Aussig (St.E.G.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 14. Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Local-, bezw. Oesterr. und Oesterr.-ungar. Verbands-Tarife	keine directen Frachtsätze	kr. 44·6		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabe-Recepisse, vorzulegen bis längstens 31. März 1891	Routenvorschriften auf den Frachtbriefen sind unzulässig
					Kralup (B.N.B.)					44·6				
					Teplitz					50·0				
					Dux					53·2				
					Brüx					56·7				
					Komotau (A.T.E. oder B.E.B.)					61·7				
					Wejhybka					51·7				
					Kladno (alt)					53·6				
					Annathal-Rothau					65·7				
					Elbogen-Neusattel					65·7				
					Chodau					65·7				
					Carlsbad					65·7				
					Zieditz					69·0				
					Budapest St.E.G., „ Józsefváros, „ Donauufer-Frachtenbahnhof, „ Südbahn, „ Kelenföld, „ Lipótváros				117·7	90·8	26·9			
					Trencsen-Isztebnik				81·6	67·1	14·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1245	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Stationen der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn (laut nachstehender Tabelle)	Stationen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (laut nachstehender Tabelle)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1890	Galizisch-Oesterr.-Böhm. Verbandstarif		(Vide nachstehende Tabelle)		Im Kartirungswege		Directe Aufgabe nach den Bestimmungsstationen. Unterlassung jeder Routenvorschreibung in den Frachtbriefen
1246	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Classe C	Wildenschwert loco	Hohenmauth	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1890	Localtarif	12·9 kr.	[illegible]·5 kr.	1·4 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1247	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Buchenlatten u. gebogenes, rohes oder roh vorgearbeitetes Buchenholz	Ungvár	Oderberg Bodenbach loco (St.E.G. oder B.N.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.) Böhm.-Leipa trs. (für Niemes)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1890	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 5, resp. Localtarif		kr. [illegible] 117·3 147·8 158·8		Im Kartirungswege		
1248	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Schimitz	Ungar.-Ostra Ungar.-Brod	In vollen Wagenladungen Frachtzahlung mindest. für die Tragkraftziffer des verwendeten Wagens	Bis 30. April 1891	Localtarif, Theil II, Heft 3	kr. 21·5 24·5	kr. 20·5 23·0	kr. 1·0 1·5	Im Kartirungswege		

Frachtsätze in Kreuzern österr. Währung pro 100 Kilogramm

Nach oder von	Von oder nach: Komancza	Kroscienko	Lisko-Lukawica	Lupkow	Mokre	Olszanica	Starzawa	Szczawne-Kulaszne	Ustrzyki	Zalusz	Posada-Chyrówska
Austerlitz	97·5	98·5	94·9	98·8	95·7	96·0	99·4	96·4	97·7	94·4	100·4
Bilnitz-Brumow	97·6	96·1	95·0	98·9	95·8	96·1	96·1	96·5	96·1	94·5	96·1
Bisenz-Stadt	94·5	95·5	91·9	95·8	92·7	93·0	96·4	93·4	94·7	91·4	97·4
Bojkowitz	97·6	98·6	95·0	98·9	95·8	96·1	99·5	96·5	97·8	91·5	100·5
Butschowitz	97·5	98·5	94·9	98·8	95·7	96·0	99·4	96·4	97·7	94·4	100·4
Gaya	97·5	98·5	94·9	98·8	95·7	96·0	99·4	96·4	97·7	91·4	100·4
Gross-Meseritsch	127·6	128·6	125·0	128·9	125·8	126·1	129·5	126·5	127·8	124·5	130·5
Mislitz	110·1	111·1	107·5	111·4	108·3	108·6	112·0	109·0	110·3	107·0	113·0
Mistelbach	118·5	119·5	115·9	119·8	116·7	117·0	120·4	117·4	118·7	115·1	121·4
Nemotitz	97·5	98·5	94·9	98·8	95·7	96·0	99·4	96·4	97·7	94·4	100·4
Okřiško	128·6	129·6	126·0	129·9	126·8	127·1	130·5	127·5	128·8	125·5	131·5
Schimitz	98·2	99·2	95·6	99·5	96·4	96·7	100·1	97·1	98·4	95·1	101·1
Schlappanitz	98·2	99·2	95·6	99·5	96·4	96·7	100·1	97·1	98·4	95·1	101·1
Segen-Gottes	109·5	110·5	106·9	110·8	107·7	108·0	111·4	108·4	109·7	106·4	112·4
Strassnitz	100·8	101·8	98·2	102·1	99·0	99·3	102·7	99·7	101·0	97·7	103·7
Sudoměřitz-Petrau	100·5	101·5	97·9	101·8	98·7	99·0	102·4	99·4	100·7	97·4	103·4
Trebitsch	125·5	126·5	122·9	126·8	123·7	124·0	127·4	124·4	125·7	122·4	128·4
Ungar.-Brod	97·6	98·6	95·0	98·9	95·8	96·1	99·5	96·5	97·8	94·5	100·5
Ungar.-Hradisch-Stadt	93·1	94·1	90·5	94·4	91·3	91·6	95·0	92·0	93·3	90·0	96·0
Ungar.-Hradisch-Zuckerfabrik	95·6	96·6	93·0	96·9	93·8	94·1	97·5	94·5	95·8	92·5	98·5
Ungar.-Ostra	97·6	98·6	95·0	98·9	95·8	96·1	99·5	96·5	97·8	91·5	100·5
Wessely a. d. M.	97·6	98·6	95·0	98·9	95·8	96·1	99·5	96·5	97·8	94·5	100·5
Znaim St.E.G. oder Oe.N.W.B.	114·1	115·1	111·5	115·4	112·3	112·6	116·0	113·0	114·3	111·0	117·0

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1249	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dünger des Specialtarifes 3 (Pos. 121 a der allgem. Güter-Classification)	Obrowitz	Zinsendorf	Bei Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Mai 1891	Localtarif	7·8	6·5	1·3	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Königsfeld	Zinsendorf				6·2	4·8	1·4			
			Latrinendünger in Barrels	Obrowitz	Zinsendorf	Bei Zahlung der Fracht mindestens für 7000 kg pro Frachtbrief und Wagen			7·8	6·5	1·3			
				Königsfeld	Zinsendorf				6·2	4·8	1·4			
			Leer retourgehende Latrinendünger-Barrels	Zinsendorf	Königsfeld	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten			5·6	4·0	1·6			
			Rübe und Rübenschnitte	Brünn St.E.G. loco	Tischnowitz	Bei Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen			15·1	11·0	4·1			
				Obrovic	Tischnowitz				14·3	10·5	3·8			
				Königsfeld	Tischnowitz				12·3	9·2	3·1			
				Rečkovic	Tischnowitz				11·1	8·6	2·5			
				Zinsendorf	Tischnowitz				9·5	7·6	1·9			
				Gurein	Tischnowitz				7·9	6·4	1·5			
				Drasov	Tischnowitz				6·7	5·6	1·1			
				oder vice versa										
			Dünger des Specialtarifes 3	Obrovic	Rečkovic				6·2	4·8	1·4			
				Obrovic	Gurein				9·4	6·5	2·9			
				Obrovic	Drasov				11·8	8·0	3·8			
				Obrovic	Tischnowitz				13·8	9·0	4·8			
				Königsfeld	Rečkovic				6·2	4·8	1·4			
				Königsfeld	Gurein				7·4	6·5	0·9			
				Königsfeld	Drasov				9·8	8·0	1·8			
				Königsfeld	Tischnowitz				11·8	9 0	2·8			
				Gurein	Tischnowitz				7·4	6·4	1·0			
				Drasov	Tischnowitz				6·2	5·6	0·6			
				oder vice versa										
			Latrinendünger in Barrels	Obrovic	Rečkovic	Zahlung der Fracht mindest. für 7000 kg pro Frachtbrief und Wagen			6·2	4·8	1·4			
				Obrovic	Gurein				9·4	6·5	2·9			
				Obrovic	Drasov				11·8	8·0	3·8			
				Obrovic	Tischnowitz				13·8	9·0	4·8			
			Leer retourgehende Latrinendünger-Barrels	Rečkovic	Obrovic	Bei Aufgabe von beliebigen Quantitäten als Frachtgut			5·6	4·0	1·6			
				Gurein	Obrovic				7·2	6·5	0·7			
				Drasov	Obrovic				8·4	8·0	0·4			
				Tischnowitz	Obrovic				9·4	9·0	0·4			
			Güter des Specialtarifes 1 (excl. Salz)	Tischnowitz	Königsfeld	Bei Zahlung der Fracht, mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			12·8	10 8	2·0			
				Tischnowitz	Rečkovic				11·6	9 6	2·0			
				Tischnowitz	Brünn St.E.G. loco				15·6	13·6	2·0			
				Brünn St.E.G. loco	Gurein				11·2	9·2	2 0			
				Brünn St.E.G. loco	Drasov				13·6	11·6	2·0			
				oder vice versa										
			Melasse und Osmosewasser	Tischnowitz	Brünn St.E.G. loco				15·1	13·1	2·0			
			Rohzucker	Tischnowitz	Brünn St.E G. loco				18·5	16·0	2·5	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis Ende August 1891	
				Tischnowitz	Brünn St.E.G. transit				18·5	16·0	2·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1250	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Im Localverkehre innerhalb des Bereiches der von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen verwalteten Bahnen, daher mit Ausschluss solcher Relationen, in denen sich der Verkehr nur zum Theile auf den Linien obiger Bahnen und zum Theile auf fremden Bahnen bewegt		a) Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen. b) Auf diese Ermässigung haben nur industrielle Unternehmungen Anspruch, und haben diejenigen, die hievon Gebrauch machen wollen, dies in den betreffenden Kohlenbezugs-Stationen dem Stationsvorstande schriftlich anzuzeigen. c) Nachweis, dass von einem und demselben industriellen Unternehmen in den Monaten Juni, Juli und August mindestens das gleiche Quantum Kohle wie in den Monaten September, October, November und December 1890 bezogen wurde. d) Eine Vereinigung der Kohlenbezüge mehrerer industrieller Unternehmungen unter einer Firma zum Zwecke der Erlangung des Zugeständnisses ist ausgeschlossen	Juni, Juli und August 1890	Localtarif	Verschieden	15 Procent Nachlass von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes I, in maximo 2 kr *)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma des industriellen Etablissements als Empfänger lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche nicht mehr zur Rückgabe gelangen, und der Original-Frachtbriefe über das Quantum, welches in den Monaten Juni, Juli und August bezogen wurde, ferner eines Seitens der Bezugsstation bestätigten Ausweises über das gesammte in den Monaten September, October, November und December 1890 bezogene Kohlenquantum. Die Vorlage dieser Documente hat bis längstens Ende Februar 1891 zu erfolgen	
1251	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte	Budapest St E G. " -Josefstadt " D.U.Fr.B. " -Lipotváros Arad	Stadtl	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 211·8 b) 157·8 a) 281·3 b) 226·3		Im Kartirungswege		
1252	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Malz und Mahlproducte laut der Specification zu Ausnahmetarif Nr. 14, Seite 5 des vom 1. August 1887 giltigen Nachtrages 8 A, zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarischen und Süddeutsch-Französischen Verbands-Güter-Tarifes	Wien (Donau-Quaibahnhof)	Stationen der Französischen Ostbahn und darüber hinaus	Nachweis, dass die Sendungen per Schiff nach Wien Donau-Quaibahnhof gelangt sind	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Nachtrag 8 A, zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarischen und Süddeutsch-Französischen Verbands-Gütertarifes, giltig vom 1. August 1887			10 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind	Dieses Zugeständniss gilt bei Erfüllung der gestellten Bedingungen auch für Sendungen, welche innerhalb der Giltigkeitsdauer desselben auf Grund der tarifmässigen Reexpeditionsbegünstigung reexpedirt werden

*) Für Sendungen, für welche besondere Begünstigungen in Form von Kartirungssätzen oder Refactiesätzen bestehen, wird der 15 procentige Nachlass nicht gewährt. Von diesem Zugeständnisse sind alle Kohlensendungen ausgeschlossen, welche auf den nicht unmittelbar mit den k. k. Staatsbahnen verbundenen Localbahnen befördert werden. Bei Uebergang von Kohlensendungen von den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen auf die Localbahnen Kaschitz-Schönhof-Radonitz, Nusle-Modřan, Potscherad-Wurzmes, Vöcklabruck-Kammer, Wels-Haiding-Aschach, Zeltweg-Fohnsdorf, Mösel-Hüttenberg und Fehring-Fürstenfeld oder vice versa wird der 15 procentige Nachlass nur von den auf den übrigen Linien des Staatsbahnnetzes entfallenden Antheilen liquidirt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1253	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Dembica-Rozwadow	Brennholz	Dabie	Krakau	Minimalquantum von 100 Wagen à 10 Tonnen innerhalb nachbezeichneter Giltigkeitsdauer	Bis Ende December 1890	Localtarif		17·0 kr.		Im Kartirungswege		Die Aufhebung des obigen Pflichtquantums ist durch Erlag einer Caution in Höhe von ö. W. fl. 300 zu sichern
1254	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Localbahn Dembica-Rozwadów	Kalksteine, Bruchsteine, Schotter	Die im Verordnungs Blatte Nr. 51 vom 3. Mai c., sub Post 1106, für nebenbezeichnete Transporte publicirte Begünstigung wird unter Aufrechthaltung aller Bestimmungen durch folgende Relationen ergänzt:						kr.		Im Kartirungswege		
				Krakau	Mielec					18·2				
					Baranów					18·2				
				Podgórze-Plaszow	Mielec					17·8				
					Baranów					17·8				
					Rozwadów					20·7				

Ergänzung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 54 vom 10. Mai d. J., sub Post Nr. 1129, für Eisen, roh, und Ingots ab Assling nach Pontafel, publicirte Frachtsatz von 21 kr. pro 100 kg findet für alle in die Classe C rangirenden Eisenartikel Anwendung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 63. **Wien, 3. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Eisenbahn-Verkehr im Monate April 1890

und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1890 mit jenen der gleichen Periode 1889.

Im Monate April 1890 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate April 1890 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 6,898.879 Personen und 6,589.668 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 21,679.988 fl. erzielt, das ist per Kilometer 829 fl. — Im gleichen Monate 1889 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 5,473.797 Personen und 6,081.517 t Güter, 21,207.514 fl., oder per Kilometer 834 fl., daher resultirt für den Monat April 1890 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·6 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten vier Monaten 1890 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 85,488.606 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 82,269.527 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die ersten vier Monate des laufenden Jahres 26.146 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25.406 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1890 auf 3270 fl., gegen 3238 fl. im Vorjahre, das ist um 32 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1890 auf 9810 fl., gegen 9714 fl. im Vorjahre, das ist um 96 fl., mithin um 1·0 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten vier Monate 1890 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Bahn	Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1890 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	98.016
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	49.872
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	27.261
4.	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	26.823
5.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	24.696
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	20.139
7.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.228
8.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	17.772
9.	Böhmische Westbahn	17.553
10.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	17.040
11.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	16.791
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	16.131
13.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	15.360
14.	Prag-Duxer Eisenbahn	14.673
15.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	14.385
16.	Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	13.905
17.	Leoben-Vordernberger Bahn	13.446
18.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.305
19.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.912
20.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	12.840
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.739
22.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	11.679
23.	Böhmische Nordbahn	10.914
24.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	10.755
25.	Westliche k. k. Staatsbahnen	10.338
26.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.212
27.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	9.834
28.	Localbahn Swolenowes-Smečna	9.618
29.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	9.561
30.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.147
31.	Bozen-Meraner Bahn	7.827
32.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	7.761
33.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid [Lawoczne])	7.569
34.	Kuttenberger Localbahn	7.461

35.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	7.194
36.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7.095
37.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.032
38.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	6.879
39.	Neutitscheiner Localbahn	6.801
40.	Localbahn Dolina-Wygoda	6.759
41.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	6.261
42.	Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	6.183
43.	Mährisch-schlesische Centralbahn	5.973
44.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	5.925
45.	Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	5.771
46.	Eisenbahn Wien-Aspang	5.376
47.	Erzherzog Albrecht-Bahn	5.334
48.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	5.097
49.	Montanbahn Mösel-Hüttenberg	4.992
50.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	4.992
51.	Nordöstliche k. k. Staatsbahnen	4.923
52.	Arad-Temesvárer Eisenbahn	4.869
53.	Ungar. Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid u. der verstaatlichten ung. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenb.)	4.512
54.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	4.329
55.	Gölnitzthal-Bahn	4.092
56.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	4.086
57.	Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	4.041
58.	Localbahn Ruma-Vrdnik	3.780
59.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesells. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	3.753
60.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	3.639
61.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	3.555
62.	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (galiz. Strecke)	3.528
63.	Steyrthalbahn	3.099
64.	Localbahn Keszthely-Balaton—Szt. György	3.081
65.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	3.069
66.	K. k. Istrianer Staatsbahn	2.937
67.	Localb. der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	2.937
68.	Kolomeaer Localbahnen	2.721
69.	Poprádthalbahn	2.703
70.	Eisenbahn Barcs-Pakracz	2.577
71.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	2.520
72.	Kremsthal-Bahn	2.487
73.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.481
74.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2.460
75.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.220
76.	Számosthalbahn	2.178
77.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	2.046
78.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Localbahnen	1.998
79.	Böhmische Commercialbahnen	1.968
80.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn (Localb. Jaroslau-Sokal)	1.947
81.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	1.914
82.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	1.890
83.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	1.836
84.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Máte-Szalka	1.836
85.	Mühlkreisbahn	1.806
86.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1.773
87.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.680
88.	Zagorianer Bahn	1.671
89.	Localbahn Asch-Rossbach	1.599
90.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	1.572
91.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	1.518
92.	Localbahn Boba-Jánosháza—Sümeg	1.512
93.	Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. D.	1.497
94.	Vicinalbahn Kun-Szt. Marton-Szentés	1.467
95.	Bács-Bodrogher Commercialbahnen	1.407
96.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	1.302
97.	Torontaler Localbahnen	1.257
98.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1.242
99.	Mährische Westbahn	1.224
100.	Vicinalbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihaly	1.149
101.	Bihárer Vicinalbahnen	1.140
102.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.080
103.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.023
104.	Localbahn Kis-Ujszállás—Gyoma	1.011
105.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	996
106.	Szilágysager Eisenbahn	909
107.	Matraer Vicinalbahnen	831
108.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	783
109.	K. k. Dalmatiner Staatsbahn	765
110.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	750
111.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	741
112.	Székler Eisenbahn	687
113.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	672
114.	Taraczthal-Bahn	642
115.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	435

Nach der Zunahme des kilometerischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1890 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1889 die nachstehende Reihenfolge:

	%
Localbahn Boba-Jánosháza—Sümeg	60·0
Székler Eisenbahn	52·7
Montanbahn Mösel-Hüttenberg	51·4
Vicinalbahn Szathmár-Nagybánya	48·6
Zagorianer Bahn	47·0
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	45·2
Localbahn Dolina-Wygoda	44·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	38·8
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	37·0
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	35·6
Ujszász-Jászapather Vicinalbahn	34·3
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	33·2
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	30·1
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	26·7
Szilágysager Eisenbahn	25·2
Matraer Vicinalbahnen	24·8
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	24·6
Kuttenberger Localbahn	24·0
K. k. Dalmatiner Staatsbahn	23·8
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl)	23·0
Vicinalbahn Maros-Ludas—Bistritz	22·9
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localbahn Jaroslau-Sokal	21·8
Mezötur-Turkever Eisenbahn	20·2
Brünner Localbahn (Dampftramway)	19·8
Számosthal-Bahn	19 6
Localbahn Keszthely-Bálaton—Szt. György	19·4
K. k. Istrianer Staatsbahn	17·8
Erste ungar.-galizische Eisenbahn (galiz. Strecke)	17·4
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	17·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	17·3
Böhmische Commercialbahnen	17·1
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	17·0
Kolomeaer Localbahnen	14·6
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	13·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	12·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	11·6
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	11 1

	%
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie-Baumgarten)	10·8
Galizische Carl Ludwig-Bahn (altes Netz)	10·3
Nordöstliche k. k. Staatsbahnen	10·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	10·0
Erzherzog Albrecht-Bahn	9·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien [Nussdorferlinie] -Nussdorf)	9·1
Mährisch-schlesische Centralbahn	8·7
Ungarische Nordostbahn (incl. kgl. ungar. Staatsbahnstrecke Munkács-Beskid und der verstaatlichten ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn)	8·7
Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	8·4
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	8·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	7·8
Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Localb. Dembica-Nadbrzezie (Rozwadów)	7·2
Stauding-Stramberger Localbahn	7·0
Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·3
Bozen-Meraner Bahn	6·3
Localbahn Potscherad-Wurzmes	6·1
Biharer Vicinalbahnen	6·1
Prag-Duxer Eisenbahn	6·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5·9
Eisenbahn Wien-Aspang	5·4
Localbahn Swolenowes-Smečna	5·4
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	5·2
Mühlkreisbahn	5·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·9
Localbahnen der Budapester Strassenbahn-Gesellsch.	4·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	4·8
Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	4·4
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	4·4
Wiener Verbindungsbahn	4·2
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·1
Böhmische Westbahn	3·9
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Czernowitz-Suczawa)	3·5
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	3·1
Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	3·0
Localbahn Debreczin-Hajdu-Nánás-Szt. Mihály	3·0
Böhmische Nordbahn	2·9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen (incl. Budapest-Fünfkirchner Bahn, excl. Strecke Munkács-Beskid)	2·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·6
Lemberg-Czern.-Jassy Bahn (Lemberg-Czernowitz)	1·4
Galizische Carl Ludwig-Bahn (neues Netz)	1·3
Fünfkirchen-Barcser Bahn	1·1
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	0·6
Westliche k. k. Staatsbahnen	0·4
Neutitscheiner Localbahn	0·3

Die Südbahn-Gesellschaft hat rücksichtlich ihres österreichischen Hauptnetzes inclusive der Localbahnen keine Differenz des kilometrischen Ergebnisses gegenüber dem Jahre 1889 aufzuweisen.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1890 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1889 nachstehende Reihenfolge:

	%
Localbahn Asch-Rossbach	0·2
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·3
Taraczthal-Bahn	1·6
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	1·8
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	1·9
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	2·0
Localbahn Reichenberg-Gablonz	2·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·2
Kremsthal-Bahn	2·7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·3
Gölnitzthal-Bahn	4·9
Arad-Temesvárer Eisenbahn	5·1
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	6·9
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	7·0
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	9·1
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	9·6
Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Eisenbahn	9·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	12·7
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	13·5
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	13·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	19·2
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	20·0
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	24·9

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebs-Ausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate April 1890 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate 1889 resultirt aus dem regeren Kohlenverkehre zur Elbe und nach dem Auslande.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1889 sind definitiv, jene pro 1890 provisorisch, enthalten jedoch die definitiven Ergebnisse des Monates Jänner 1890.

Böhmische Nordbahn. Die nachgewiesenen Mehreinnahmen basiren auf der allgemeinen Verkehrszunahme.

Böhmische Westbahn. Nach dem vorliegenden Ausweise stellt sich im Monate April 1890, verglichen mit dem definitiven Ergebnisse des gleichen Monates im Vorjahre, eine Mehreinnahme von fl. 6076 heraus. Der Personenverkehr hat um 3149 Personen und der Frachtenverkehr um 2461 t zugenommen. Von dem Artikel „Kohle" wurden um 2777 t weniger verfrachtet.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate April 1890 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 1101, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 17.501, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 16.400; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 3063, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 31.237, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 34.300. Diese Mehreinnahmen im Güterverkehre beider Unternehmen resultiren aus dem stärkeren Kohlen- und sonstigen Güterverkehre.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1890 sind provisorisch, jene pro 1889 definitiv.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. Der Monat April 1890 weist im Vergleiche zu demselben Monate des Vorjahres in allen Verkehrszweigen eine Frequenzvermehrung und in Folge dessen auch eine Zunahme der Einnahmen aus. Es wurden im April 1890 12.185 Personen mehr befördert und auch fl. 13.563 mehr vereinnahmt. Der Güterverkehr weist eine Mehrfrequenz von 13.363 t mit blos fl. 2798 aus, was dadurch begründet ist, dass die Bewegung sich grösstentheils auf kürzere Routen beschränkte.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1890	1889	Im Monate April 1890 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1889: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . . .	64	64	33.103	48.432	17.781	107.699	125.480	1961	131.465	2054	— 4·5	64	64
Ungarische Strecken	363	363	73.434	107.800	49.228	199.748	248.976	686	241.990	666	+ 3·0	363	363
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien . . .	1353	1351	247.687	262.326	386.393	1,256.544	1,642.937	1214	1,607.949	1190	+ 2·0	1353	1344
Ungarische Linien	1488	1486	315.280	220.919	289.738	810.424	1,100.162	739	1,159.000	780	— 5·2	1488	1486
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1513	1513	872.150	307.427	832.530	1,905.815	2,738.345	1810	2,763.220	1826	— 0·9	1513	1513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	14.716	. . .	2.307	. . . .	2.307	577	2.080	520	+ 10·9	4	4
Ungarische Linien	703	703	111.452	159.768	156.005	477.624	633.629	901	644.907	917	— 1·7	703	703
Summe	5488	5484	1,667.822	1,106.672	1,733.982	4,757.854	6,491.836	1183	6,550.611	1194	— 0·9	5488	5477
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen													
Dalmatiner Staatsbahn	124	124	5.453	4.925	3.150	7.175	10.325	83	7.746	62	+ 33·9	124	124
Istrianer Staatsbahn	165	165	21.302	18.250	21.773	21.335	43.108	261	38.113	231	+ 13·0	165	165
Nordöstliche Staatsbahnen . . .	996	996	106.182	136.726	72.698	353.520	426.218	428	408.091	410	+ 4·4	996	996
Westliche Staatsbahnen	3718	3655	1,187.786	745.809	984.691	2,416.039	3,400.730	915	3,350.687	917	— 0·2	3718	3655
b) Privatbahnen													
1. auf Rechnung des Staates:													
Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:													
Galizische Strecke	147	147	17.663	19.684	13.373	30.257	43.630	297	36.066	245	+ 21·2	147	147
Ungarische Westbahn:													
Steierische Strecke	68	68	23.910	10.957	14.626	21.829	36.455	536	34.755	511	+ 4·9	68	68
2. auf Rechnung der Eigenthümer:													
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . .	92	92	39.269	183.663	9.667	194.721	204.388	2222	162.723	1769	+ 25·6	92	92
Erzherzog Albrecht-Bahn . . .	183	183	18.155	38.520	15.240	62.729	77.969	426	72.183	394	+ 8·1	183	183
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	33.376	45.797	68.712	124.138	192.850	725	173.348	652	+ 11·2	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	11.908	18.227	12.651	39.061	51.712	575	49 960	555	+ 3·6	90	90
Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich .	95	95	21.138	19.505	7.807	27.420	35.227	372	32.449	342	+ 8·5	95	95
Mährische Grenzbahn: Hohenstadt-Zöptau	17	17	8.322	6.965	1.913	6.786	8.699	512	8.552	503	+ 1·8	17	17
Prag-Duxer Eisenbahn	167	167	28.201	123.695	18.241	165.496	183.737	1100	161.761	969	+ 13·5	167	167
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	1.670	4.652	399	1.789	2.188	146	2.101	140	+ 4·3	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza . . .	31	31	1.314	1.537	999	3.339	4 338	140	5.357	173	— 19·1	31	31
Vereinigte Linien	147	139	9.335	10.801	4.958	18.294	23.252	158	20.860	150	+ 5·3	147	139
Dolina-Wygoda	8	8	. .	7.010	. . .	6.385	6.385	798	4.639	580	+ 37·6	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	2.294	1.195	746	2.962	3.708	185	3.881	194	— 4·6	20	20
Gleisdorf-Weiz	15	. . .	2.823	1.629	642	1.828	2.470	165	. . . .	. . .	. . .	15	. .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	5.666	3.459	1.122	5.003	6.125	186	4.202	127	+ 46·5	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszow) . .	89	89	3.538	4.267	3.848	5.735	9.583	108	12.163	137	— 21·2	89	89
Mährische Westbahn	90	. . .	9.509	3.172	3 208	5.389	8.597	96	. . .	. . .	. . .	90	. .
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.131	4.693	170	2.299	2.469	494	1.422	284	+ 73·9	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	268	204	59.812	99.621	17.665	84.001	101.666	379	78.858	387	— 2·1	268	204
Potscherad-Wurzmes	17	17	916	1.169	190	1.092	1.282	75	1.105	65	+ 15·4	17	17
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.227	902	505	606	1.111	101	1.469	134	— 24·6	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D. .	28	28	8.214	2.545	2.263	2.021	4.284	153	4.707	168	— 8·9	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	2.569	18.517	468	5.600	6.068	357	7.617	448	— 20·3	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	29.591	. . .	10.283	10.283	1285	8.521	1065	+ 20·7	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	88.776	628.138	24.797	457.767	482.564	4778	440.655	4363	+ 9·5	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	125.229	128.990	69.304	229.680	298.984	934	292.284	913	+ 2·3	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	59.951	140.174	52.912	232.916	285.828	1429	279.752	1399	+ 2·1	200	200

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April 1890 für Personen und Gepäck	1890 für Güter	1890 im Ganzen	1890 per Kilom.	1889 für Personen und Gepäck	1889 für Güter	1889 im Ganzen	1889 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 4 Monate 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn
56.833	524.734	581.567	9.087	44.327	510.014	554.341	8.661	+ 4·9	27.261	25.983	Oesterreichische Strecke
152.337	954.705	1,107.042	3.049	124.610	912.605	1,037.215	2.829	+ 7·8	9.147	8.487	Ungarische Strecken
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
1,252.088	5,235.773	6,487.861	4.795	1,153.910	5,096.420	6,250.330	4.651	+ 3·1	14.385	13.953	Oesterreichische Linien
911.431	3,830.158	4,741.589	3.187	1,053.113	3,779.618	4,832.731	3.252	— 2·0	9.561	9.756	Ungarische Linien
											Südbahn-Gesellschaft:
2,335.392	7,821.225	10,156.617	6.713	2.249.350	7,907.847	10,157.197	6.713	0	20.139	20.139	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
4.851	. . .	4.851	1.213	3.943	. . .	3.943	986	+ 23·0	3.639	2.958	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
464.896	1,927.902	2,392.798	3.404	449.094	1,950.619	2,399.713	3.414	— 0·3	10.212	10.242	Ungarische Linien
5,177.828	20,294.497	25,472.325	4.641	5,078.347	20,157.123	25,235.470	4.608	+ 0·7	13.923	13.824	**Summe**
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der k. k General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen
10.588	21.043	31.631	255	11.250	14.264	25.514	206	+ 23·8	765	618	Dalmatiner Staatsbahn
60.708	100.784	161.492	979	59.364	77.799	137.163	831	+ 17·8	2.937	2.493	Istrianer Staatsbahn
263.113	1,371.273	1,634.386	1.641	270.854	1,213.202	1,484.056	1.490	+ 10·1	4.923	4.470	Nordöstliche Staatsbahnen
3,000.885	9,811.358	12.812.243	3.446	2,779.962	9,765.767	12,545.729	3.432	+ 0·4	10.338	10.296	Westliche Staatsbahnen
											b) Privatbahnen
											1. auf Rechnung des Staates:
											Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:
40.216	132.667	172.883	1.176	42.730	104.554	147.284	1.002	+ 17·4	3.528	3.006	Galizische Strecke
											Ungarische Westbahn:
46.585	93.579	140.164	2.061	43.383	90.915	134.298	1.975	+ 4·4	6.183	5.925	Steierische Strecke
											2. auf Rechnung der Eigenthümer:
32.640	789.922	822.562	8.941	30.682	576.129	606.811	6.596	+ 35·6	26.823	19.788	Dux-Bodenbacher Eisenbahn
67.903	257.382	325.285	1.778	74.770	222.403	297.173	1.624	+ 9·5	5.334	4.872	Erzherzog Albrecht-Bahn
											Lemb.-Czern. Jassy Eisenbahn
198.234	489.946	688.180	2.587	187.171	491.267	678.438	2.551	+ 1·4	7.761	7.653	Lemberg-Czernowitz
40.391	147.468	187.859	2.087	46.158	135.344	181.502	2.017	+ 3·5	6.261	6.051	Czernowitz-Suczawa
25.885	102.051	127.936	1.347	27.344	90.783	118.127	1.243	+ 8·4	4.041	3.729	Sternberg-Grulich } Mährische Grenzbahn
5.781	33.192	38.973	2.293	5.405	27.833	33.238	1.955	+ 17·3	6.879	5.865	Hohenstadt-Zöptau } Mährische Grenzbahn
56.772	760.089	816.861	4.891	49.281	721.560	770.841	4.616	+ 6·0	14.673	13.848	Prag-Duxer Eisenbahn
											Localbahnen:
1.644	6.347	7.991	533	1.783	6.224	8.007	534	— 0·2	1.599	1.602	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen
3.450	28.276	31.726	1.023	3.065	39.164	42.229	1.362	— 24·9	3.069	4.086	Czernowitz-Nowosielitza
16.079	77.728	93.807	638	14.749	80.555	95.304	686	— 7·0	1.914	2.058	Vereinigte Linien
. . . .	18.027	18.027	2.253	. . . .	12.440	12.440	1.555	+ 44·9	6.759	4.665	Dolina-Wygoda
2.600	9.642	12.242	612	2.579	11.434	14.013	701	— 12·7	1.836	2.103	Fehring-Fürstenfeld
2.167	5.694	7.861	524	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.572	. . .	Gleisdorf-Weiz
4.064	25.853	29.917	907	3.653	22.408	26.061	790	+ 14·6	2.721	2.370	Kolomeaer Localbahnen
13.613	31.439	45.052	506	15.092	34.761	49.853	560	— 9·6	1.518	1.680	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
10.054	26.709	36.763	408	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.224	. . .	Mährische Westbahn
568	7.750	8.318	1.664	593	4.901	5.494	1.099	+ 51·4	4.992	3.297	Mösel-Hüttenberg
56.502	389.321	445.823	1.664	37.614	308.370	345.984	1.696	— 1·9	4.992	5.088	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
636	3.801	4.437	261	636	3.541	4.177	246	+ 6·1	783	738	Potscherad-Wurzmes
1.826	2.134	3.960	360	1.699	3.251	4.950	450	— 20·0	1.080	1.350	Vöcklabruck-Kammer
7.776	6.203	13.979	499	7.267	6.952	14.219	508	— 1·8	1.497	1.524	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
											Wittmannsdorf- (Leobersdorf)
1.644	21.505	23.149	1.362	1.789	23.825	25.614	1.507	— 9·6	4.086	4.521	Ebenfurther Eisenbahn
. . . .	37.078	37.078	4.635	. . . .	34.875	34.875	4.359	+ 6·3	13.905	13.077	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
88.656	1,590.393	1,679.049	16.624	84.484	1,346.367	1,430.851	14.167	+ 17·3	49.872	42.501	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
228.996	935.089	1,164.085	3.638	216.547	915.063	1,131.610	3.536	+ 2·9	10.914	10.608	Böhmische Nordbahn
165.129	1.005.154	1,170.283	5.851	156.442	970.414	1,126.856	5.634	+ 3·9	17.553	16.902	Böhmische Westbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1890	1889	Im Monat April 1890 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1889: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	28.640	188.839	33.206	195.489	228.695	1230	212.295	1141	+ 7·8	186	186
Linie Lit. B	236	236	45.616	225.003	47.769	272.243	320.012	1356	285.712	1211	+ 12·0	236	236
Galiz. Carl L.-B. altes Netz	352	352	99.345	88.711	148 172	331.082	479.254	1362	446.678	1269	+ 7·3	352	352
Galiz. Carl L.-B. neues Netz	250	250			32.420	66.472	98.892	396	118.740	475	— 16·6	250	250
Galiz. Carl L.-B. Dembica-Nadbr.L.B.	107	107	5 491	1.111	3.911	1.760	5.671	53	5.894	55	— 3·6	107	107
Galiz. Carl L.-B. Jaroslau-Sokal L.-B.	147	147	9.528	6.280	8.020	10.011	18.031	123	14.175	96	+ 28·1	147	147
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	22.085	64.914	10.410	121.403	131.813	1448	114.217	1255	+ 15·4	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
Hauptbahnnetz	1035	1035	441.011	589.734	392.572	1,527.349	1,919.921	1855	1,962.134	1896	— 2·2	1035	1035
Localbahnen	159	125	19.417	15.440	9.198	17.679	26.877	169	22.495	180	— 6·1	159	125
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	8.932	27.699	2.454	16.458	18.912	1261	14.356	957	+ 31·8	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	29.573	43.516	20.745	62.027	82.772	537	75.589	491	+ 9·4	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	*) 628	627	168.960	194.595	177.660	522.110	699.770	1114	731.079	1166	— 4·5	627	627
Ergänzungsnetz	308	308	84.850	217.433	66.132	360.539	426.671	1385	437.390	1420	— 2·5	308	308
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	15.674	13.781	5.604	11.646	17.250	523	17.775	539	— 3·0	33	33
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	85.701	100.875	51.751	193 258	245.009	860	229.029	804	+ 7·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	51.387	27.723	18.653	29.320	47.973	539	51.425	578	— 6·7	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	20.819	45.293	10.140	56.205	66.345	1021	69.427	1068	— 4·4	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	48.792	95 872	4.884	61.009	65.893	8237	63.946	7993	+ 3·1	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Bozen-Meraner Bahn	31	31	23.677	4.719	16.445	8.174	24.619	794	24.479	790	+ 0·5	31	31
Böhmische Commercial-Bahnen	203	203	16.230	30.582	5.920	23.543	29.463	145	24.008	118	+ 22·9	203	203
Kremsthalbahn	70	70	15.459	5.198	7.911	9.388	17.299	247	17.318	247	— —	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	5.683	1.644	666	901	1.567	522	1.619	540	— 3·3	3	3
Mühlkreisbahn	58	58	12.257	576	7.265	3.699	10.964	189	9.766	168	+ 12·5	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	5.948	3.376	1.582	3.028	4.610	576	4.376	547	+ 5·2	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	1.816	12.589	407	10.489	10.896	363	6.843	228	+ 59·2	30	30
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	17.791	5.469	6.116	6.383	12.499	1042	12.634	1053	— 1·0	12	12
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	3.077	16.708	781	16.621	17.402	967	17.822	990	— 2·3	18	18
Steyrthalbahn	20	. . .	12.750	4.350	3.523	3.134	6.657	333	. . . .	. . . .	. . .	20	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	647	20.194	101	8.096	8.197	820	7.947	795	+ 3·1	10	10
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	72.630	1.978	6.782	979	7.761	776	6.560	656	+ 18·3	10	10
Dampftramway-Gesellsch., vorm. Krauss & Co.	45	45	147.935	335	23.018	463	23.481	522	22.239	494	+ 5·7	45	45
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch: Dampftramway Wien-Nussdorf	4	4	75.436	. . . .	6.678	. . . .	6.678	1670	7.118	1779	— 6·1	4	4
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Baumgarten)	5	5	70.947	. . . .	5.571	. . . .	5.571	1114	5.536	1107	+ 0·6	5	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	13	13	7.238	2.490	1.926	3.021	4.947	381	3.695	284	+ 34·2	13	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	34.751	4.836	3.687	2.061	5.748	442	7.481	575	— 23·1	13	13
Summe	12.252	11.957	3,618.732	4,526.648	2,570.818	8,503.535	11,074.353	904	10,757.824	900	+ 0·4	12.251	11.957
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Kgl. ungar. Staatsbahnen excl. Munkács-Beskid (Lawoczne) u. d. ung. Strecke d. E.U.G.E.	4.990	4.922	1,131.000	624.500	879.608	2,341.888	3,221.496	646	3,092.148	628	+ 2·9	4.990	4.922
II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	57	9.350	12.500	7.500	22.500	30.000	526	36.384	638	— 17·6	57	57
Bács-Bodrogher Commercialbahn.	111	. . .	7.250	3.750	7.500	7.500	15 000	135	. . . .	. . . .	. . .	111	. . .
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	6.600	3.500	6.000	7.000	13.000	98	11.793	89	+ 10·1	132	132
Boba-Jánosháza—Sümeg Localb	26	26	1.850	3.500	1.900	3.900	5.800	223	2.606	100	+ 123·0	26	23
Budapest-Lajosmizse Localbahn	64	. . .	3.900	2.450	2.600	4.900	7.500	117	. . . .	. . . .	. . .	64	. . .
Debreczin-Szt. Mihály Vic.-Bahn	57	57	4.650	1.530	3.250	2.250	5.500	96	5.320	93	+ 3·2	57	57
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	14.425	18.962	7.584	40.276	47.860	702	44.785	657	+ 6·8	68·1	68·1
Grosswardein-Belenyes-Váskoh-B.	118	118	2.300	3.850	1.950	6.550	8.500	72	7.415	62	+ 16·1	118	118
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	1.850	1.155	1.300	1.500	2.800	122	2.470	107	+ 14·0	23	23
Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.	45	. . .	1.330	1.660	1.200	2.500	3.700	82	. . . .	. . . .	. . .	45	. . .
Maros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	2.050	1.160	1.650	1.750	3.400	38	3.232	36	+ 5·6	89	89
Maros-Vásárhely—Szász Régen	33	33	2.600	2.050	1.600	2.400	4.000	121	3.503	106	+ 14·2	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	3.640	5.830	3.500	7.000	10.500	83	8.805	69	+ 20·3	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	710	425	500	550	1.050	66	947	59	+ 11·9	16	16
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	10.467	46.507	7.780	73.144	80.924	1197	99.965	1478	— 19·0	67·6	67·6
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton	35	35	2.200	2.060	1.750	3.100	4.850	139	4.514	128	+ 8·6	35	35

*) Die im Monate März 1890 mit 630 km angegebene Betriebslänge wurde auf 628 km reducirt resp. richtiggestellt, indem die am

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April — 1890: für Personen und Gepäck	1890: für Güter	1890: im Ganzen	1890: per Kilom.	1889: für Personen und Gepäck	1889: für Güter	1889: im Ganzen	1889: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Buschtěhrader Eisenbahn:
103.669	848.631	952.300	5.120	101.236	807.464	908.700	4.885	+ 4·8	15.360	14.655	Linie Lit. A
132.310	1,136.715	1,269.025	5.377	120.560	1,006.565	1,127.125	4.776	+ 12·6	16.131	14.328	Linie Lit. B
468.653	1,616.571	2,085.224	5.924	434.615	1,455.667	1,890.282	5.370	+ 10·3	17.772	16.110	altes Netz (Galiz. Carl L.-B.)
101.121	378.163	479.284	1.917	101.630	371.346	472.976	1.892	+ 1·3	5.751	5.676	neues Netz (Galiz. Carl L.-B.)
12.545	11.403	23.948	224	10.546	11.775	22.321	209	+ 7·2	672	627	Dembica-Nadbr.L.B. (Galiz. Carl L.-B.)
25.404	70.048	95.452	649	19.270	59.046	78.316	533	+ 21·8	1.947	1.599	Jaroslau-Sokal L.-B. (Galiz. Carl L.-B.)
36.643	516.231	552 874	6.076	38.579	459.303	497.882	5.471	+ 11·1	18.228	16.413	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
1,313.338	7,206.366	8,519.704	8.232	1,242.422	7,140.179	8,382.601	8.099	+ 1·6	24.696	24.207	Hauptbahnnetz
30.681	75.212	105.893	666	23.279	55.291	78.570	629	+ 5·9	1.998	1.887	Localbahnen
6.817	60.414	67.231	4.482	4.887	49.062	53.949	3.597	+ 24·6	13.446	10.791	Leoben-Vordernberger Bahn
67.121	239.457	306.578	1.991	63.336	218.827	282.163	1.832	+ 8·7	5.973	5.496	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
577.006	2,203.809	2,780.815	4.435	570.016	2,100.359	2,670.375	4.259	+ 4·1	13.305	12.777	Garantirte Strecken
219.255	1,530.294	1,749.549	5.680	216.516	1.448.038	1,664.554	5.404	+ 5·1	17.040	16.212	Ergänzungsnetz
19.629	58.401	78.030	2.365	17.259	64.258	81.517	2.470	— 4·3	7.095	7.410	Ostrau-Friedländer Eisenbahn
165.237	769.024	934.261	3.278	161.972	725.970	887.942	3.116	+ 5·2	9.834	9.348	Südnorddeutsche Verbindungsb.
56.385	103.064	159.449	1.792	56.992	94.395	151.387	1.701	+ 5·4	5.376	5.103	Wien-Aspang Bahn
32.920	246.859	279.779	4.304	29.448	242.121	271.569	4.178	+ 3·0	12.912	12.534	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
13.390	247.987	261.377	32.672	10.333	240.541	250.874	31.359	+ 4·2	98.016	94.077	Wiener Verbindungsbahn
											Selbständige Localbahnen.
45.448	35.441	80.889	2.609	40.711	35.384	76.095	2.455	+ 6·3	7.827	7.365	Bozen-Meraner Bahn
21.635	111.631	133.266	656	19.978	93.692	113.670	560	+ 17·1	1.968	1.680	Böhmische Commercialbahnen
23.495	34.514	58.009	829	22.693	36.947	59.640	852	— 2·7	2.487	2.556	Kremsthalbahn
2.184	5.278	7.462	2.487	2.302	3.717	6.019	2.006	+ 24·0	7.461	6.018	Kuttenberger Localbahn
20.695	14.224	34.919	602	19.945	13.245	33.190	572	+ 5·2	1.806	1.716	Mühlkreisbahn
5.021	13.118	18.139	2.267	4.760	13.331	18.091	2.261	+ 0·3	6.801	6.783	Neutitscheiner Localbahn
1.457	41.832	43.289	1.443	1.230	32.059	33.289	1.109	+ 30·1	4.329	3.327	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
20.725	25.995	46.720	3.893	22.640	25.058	47.698	3.975	— 2·1	11.679	11.925	Reichenberg-Gablonz Localbahn
2.681	67.748	70.429	3.913	2.470	63.359	65.829	3.657	+ 7·0	11.739	10.971	Stauding-Stramberger Localbahn
10.515	10.153	20.668	1.033	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	3.099	. . .	Steyrthalbahn
404	31.652	32.056	3.206	365	30.043	30.408	3.041	+ 5·4	9.618	9.123	Swolenowes-Smečna
											Dampftramways.
18.881	5.097	23.978	2.398	16.171	3.840	20.011	2.001	+ 19·8	7.194	6.003	Brünner Localeisenbahn-Ges.
74.691	1.751	76.442	1.699	66.953	1.527	68.480	1.522	+ 11·6	5.097	4.566	Dampftramway-Gesellsch., vorm. Krauss & Comp.
22.388	. . . .	22 388	5.597	20.512	. . . .	20.512	5.128	+ 9·1	16.791	15.384	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
17.925	. . . .	17.925	3.585	16.185	. . . .	16.185	3.237	+ 10·8	10.755	9.711	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Baumgarten)
3.627	7.291	10.918	840	3.157	4.704	7.861	605	+ 38·8	2.520	1.815	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
12.995	3.268	16.263	1.251	10.874	4.695	15.569	1.198	+ 4·4	3.753	3.594	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
8,141.996	36,066.539	44,208.535	3.609	7,670.188	34,268.173	41,938.361	3.507	+ 2·9	10.827	10.521	Summe
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Kgl. ungar. Staatsbahnen
2,743.831	9,844.877	12,588.708	2.523	2,526.196	9,644.119	12,170.315	2.473	+ 2·0	7.569	7.419	excl. Munkács-Beskid (Lawoczne) u. d. ung. Strecke d. E.U.G.E.
											II. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
23.050	69.450	92.500	1.623	22.035	75.487	97.522	1.710	— 5·1	4.869	5.130	Arad-Temesvárer Eisenbahn
24.050	27.700	52.100	469	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.407	. . .	Bács-Bodrohger Commercialbahn.
20.000	30.200	50.200	380	20.917	26.462	47.379	358	+ 6·1	1.140	1.074	Biharer Vicinalbahn
4.850	8.250	13.100	504	3.050	4.206	7.256	315	+ 60.0	1.512	945	Boba-Jánosháza—Sümeg Localb.
7.900	13.350	21.250	332	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	906	. . .	Budapest-Lájosmizseer Localb.
10.905	10.929	21.834	383	11.625	9.575	21.200	372	+ 3·0	1.149	1.116	Debreczin-Szt. Mihály Vic. Bahn
26.864	132.751	159.615	2.344	26.843	131.032	157.875	2.318	+ 1·1	7.032	6.954	Fünfkirchen-Barcser Bahn
6.950	22.250	29.200	247	8.063	15.049	23.112	195	+ 26·7	741	585	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
4.800	6.450	11.250	489	3.595	4.625	8.220	357	+ 37·0	1.467	1.071	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
3.700	11.450	15.150	339	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.011	. . .	Kis-Ujszállás-Gyoma L. B.
4.770	8.110	12.880	145	4.490	6.066	10.556	118	+ 22·9	435	354	Maros-Ludás—Bistritz Localb.
5.525	8.175	13.700	414	4.563	7.456	12.019	364	+ 13·7	1.242	1.092	Maros-Vásárhely Szász-Régen
12.130	23.100	35.230	277	11.486	16.741	28.227	222	+ 24·8	831	666	Matraer Vicinalbahnen
1.780	2.220	4.000	250	1.727	1.608	3.335	208	+ 20·2	750	624	Mezötur-Turkever Eisenbahn
25.655	263.695	289.350	4.280	21.689	336.422	358.111	5.297	— 19·2	12.840	15.891	Mohács-Fünfkirchner Bahn
7.150	14.900	22.050	630	5.907	10.664	16.571	473	+ 33·2	1.890	1.419	Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton

1. März 1890 eröffnete Verbindungslinie zur k. k. Donauuferbahn nicht 2·647 km, sondern 1·163 km lang ist.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Länge im Monate April 1890	1889	Im Monate April 1890 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1890: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1889: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1890	1889
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	. . .	65	4.250	60	8 500	8.560	475	. . . .	. . .	. . .	18	. . .
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	3.660	1.360	4.400	4.100	8.500	160	6.704	126	+ 27·0	53	53
Szekler Bahn	39	39	1.550	750	1.250	1.050	2.300	59	2.112	54	+ 9·3	39	39
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	1.650	1.920	1.050	1.950	3.000	94	2.290	71	+ 32·4	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	1.640	4.650	2.000	4.500	6.500	130	5.445	109	— 19·3	50	50
Zagorianer Bahn	116	116	12.500	4.900	9.700	9.800	19.500	168	13.391	115	+ 46·1	116	116
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	303	29.720	34.918	23.560	48.700	72.260	222	70.500	233	— 4·7	325	303
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	4.303	15.740	4.643	23.973	28.616	233	29.776	242	— 3·7	123	123
Budapester Strassenbahn-Ges.	42·2	42·2	82.463	589	12.742	384	13.126	311	13.274	314	+ 1·0	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	27.615	693	3.247	348	3.595	449	2.586	323	+ 8·0	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	781	9.456	435	10.913	11.348	344	13.284	402	+ 14·4	33	33
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	6.154	2.053	6.661	5.721	12.382	176	15.386	219	— 19·6	70·4	70·4
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	3.556	373	2.156	763	2.919	172	2.628	155	+ 11·0	17	17
Keszthely—Balaton-Szt. György	10	10	2.961	1.377	904	1.933	2.837	284	2.590	259	+ 9·7	10	10
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	44·7	44·7	607	6.787	151	9.025	9.176	205	8.171	182	+ 12·6	44·7	44·7
Nyiregyháza-Máté-Szalkaer E.	57	57	3.418	2.683	2.698	4.374	7.072	124	9.094	159	+ 22·0	57	57
Poprádthalbahn	14	. . .	5.254	2.068	1.319	1·980	3.299	236	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	12.565	31.899	9.884	48.290	58.174	493	61.975	525	— 6·0	118	118
Szamosthal-Eisenbahn	120	120	7.506	3.624	10.071	11.800	21.871	182	20.457	170	+ 7·1	120	120
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	3.266	3.804	4.229	10.500	14.729	244	10.197	169	+ 44·4	60·4	60·4
Szilágyságer Eisenbahn	107·7	107·7	2.950	2.040	3.564	6.454	10.018	93	6.774	63	+ 47·6	107·7	107·7
Taraczthal-Bahn	32·8	32·8	400	2.485	189	3.125	3.314	101	3.523	107	— 5·6	32·8	32·8
Torontaler Localbahnen	89·8	. . .	4.216	11.112	3.052	12.476	15.528	173	. . . .	. . .	. . .	89·8	. . .
Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkáçs-Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn	766·8	766·8	187.353	71.428	72.688	236.607	309.295	403	275.035	359	+ 12·3	766·8	766·8
Summe	8.407	7.975	1,612.325	956.348	1,117.825	2,995.974	4,113.799	489	3,899.079	489	— —	8407	7972
Recapitulation.													
Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen	5.488	5.484	1,667.822	1,106.672	1,733.982	4,757.854	6,491.836	1183	6,550.611	1194	— 0·9	5488	5477
Summe der österr. Eisenbahnen	12.252	11.957	3,618.732	4,526.648	2,570.818	8,503.535	11,074.353	904	10,757.824	900	+ 0·4	12251	11957
Summe der ungar. Eisenbahnen	8.407	7.975	1,612.325	956.348	1,117.825	2,995.974	4,113.799	489	3,899.079	489	— —	8407	7972
Hauptsumme	26.147	25.416	6,898.879	6,589.668	5,422.625	16,257.363	21,679.988	829	21,207.514	834	— 0·6	26146	25406
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	15.227	0·547	3.950	3	3.953	718	4.880	887	— 19·0	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	102	102	5.495	1.709	3.068	5.111	8.179	80	7.589	74	+ 7·5	102	102
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	17.597	9.519	19.973	70.249	90.222	335	72.398	269	+ 24·6	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	6.269	4.622	2.328	5.722	8.050	120	9.570	142	— 18·9	67	67
Metkovic-Mostar-Konjica	122	109	9.546	2.194	4.859	10.982	15.841	130	11.854	109	+ 19·2	122	109

*) Der regelmässige Verkehr war im Monate April 1890 noch sistirt.

Der allgemeine Aufschwung in den einzelnen Verkehrszweigen ist dem Umstande zuzuschreiben, dass in Folge der äusserst günstigen Witterung im Monate März des heurigen Jahres allerwärts der Feldbau vollendet wurde, wodurch der Monat April dem Geschäfte gewidmet werden konnte, während im Monat März verflossenen Jahres noch ganz bedeutende Schneemassen die Feldarbeit unmöglich machten, die erst im Monate April vorgenommen wurde, überdies die Wege so unprakticabel waren, dass die Achszufuhren gänzlich ausgeschlossen waren.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den westlichen Staatsbahnen war im Monate April 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres die Personenfrequenz um 77.379 Personen stärker, dagegen die Güterbewegung um 1587 t schwächer. Die Personenfrequenz ergibt gegenüber dem Monate April 1889 eine Mehreinnahme von fl. 70.315, die Güterbewegung dagegen einen Ausfall von fl. 20.272, so dass bei den westlichen Staatsbahnen fl. 50.043 als Mehreinnahme pro Monat April 1890 resultirt. Wenn berücksichtigt wird, dass beim Getreideverkehre ein geringerer Export um 12.200 t mit einer Einnahmenverminderung um circa fl. 100.000 eingetreten ist, so ergibt sich, dass der interne Güterverkehr um 10.613 t mit der Mehreinnahme von fl. 89.728 sich günstiger gestaltete als im Monate April 1889.

Bei allen übrigen im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Linien sind nur mit wenigen Ausnahmen, und zwar nur bezüglich einzelner Localbahnen, Mehreinnahmen gegenüber dem Monate April des Jahres 1889 zu constatiren, und beziffert sich die Gesammtmehreinnahme auf fl. 215.521. Für die Periode Jänner bis April

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April 1890 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1889 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 4 Monate 1890	1889	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
250	22.430	22.680	1.260	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	3.780	. .	Ruma-Vrdnik Localbahn
13.350	17.950	31.300	591	12.265	9.344	21.609	407	+ 45·2	1.773	1.221	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
4.250	4.700	8.950	229	3.002	2.886	5.888	150	+ 52·7	687	450	Székler Bahn
4.400	6.500	10.900	341	3.100	5.058	8.158	254	+ 34·3	1.023	762	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
6.880	14.820	21.700	434	5.863	17.466	23.329	466	— 6·9	1.302	1.398	Vinkovce-Brcskaer Bahn
28.900	35.700	64.600	557	15.953	28.045	43.998	379	+ 47·0	1.671	1.137	Zagorianer Bahn
											III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
84.670	181.800	266.470	820	77.585	151.680	229.265	757	+ 8·3	2.460	2.271	Arader u. Csánader vereinigte E.
16.134	89.442	105.576	859	16.879	105.466	122.345	995	— 13·7	2.577	2.985	Barcs-Pakracer Eisenbahn
39.065	2.263	41.328	979	37.546	1.941	39.487	933	+ 4·9	2.957	2.799	Budapester Strassenbahn
9.132	352	9.484	1.185	7.144	960	8.104	1.013	+ 17·0	3.555	3.039	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
1.344	43.716	45.060	1.364	1.253	46.093	47.346	1.435	— 4·9	4.092	4.305	Gölnitzthal-Bahn
23.053	24.927	47.980	682	22.395	33.087	55.482	788	— 13·5	2.046	2.364	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
6.024	3.494	9.518	560	5.544	3.114	8.658	509	+ 10·0	1.680	1.527	Güns-Steinamanger Vicinalbahn
2.893	7.378	10.271	1.027	2.175	6.421	8.596	860	+ 19·4	3.081	2.580	Keszthely-Balaton Szt György Lb.
539	36.407	36.946	827	500	36.287	36.787	822	+ 0·6	2.481	2.466	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
9.453	25.440	34.893	612	8.199	30.168	38.367	673	— 9·1	1.836	2.019	Nyiregyháza—Máté-Szalkaer E.
4.111	8.505	12.616	901	. . . .	. . . .	. . . .	. .	. . .	2.703	. . .	Popràdthalbahn
34.289	198.784	233.073	1.975	32.259	206.138	238.397	2.020	— 2·2	5.925	6.060	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
31.956	55.169	87.125	726	28.404	44.455	72.859	607	+ 19·6	2.178	1.821	Szamosthalbahn
14.915	29.778	44.693	740	10.968	19.085	30.053	498	+ 48·6	2.220	1.492	Száthmar-Nagybányaer Localb.
12.194	20.450	32.644	303	11.059	15.033	26.092	242	+ 25·2	909	726	Szilágyságer Eisenbahn
588	6.441	7.029	214	249	8.077	8.326	253	— 6·1	642	759	Taraczthal-Bahn
12.308	25.285	37.593	419	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.257	. . .	Torontaler Localbahnen
287.276	865.924	1,153.200	1.504	239.815	821.037	1,060.852	1.384	+ 8·7	4.512	4.152	Ungarische Nordostbahn incl. kgl. ung. Staatsb. Munkácz - Beskid u. verstaatl. ungar. Strecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn
3,582.234	12,225.512	15,807.746	1.880	3,214.343	11,881.353	15,095.696	1.893	— 0·7	5.640	5.679	**Summe**
											Recapitulation.
5,177.828	20,294.497	25,472.325	4.641	5,078.347	20,157.123	25,235.470	4.608	+ 0·7	13.923	13.824	**Summe der gemeinsamen österr.-ungar. Eisenbahnen**
8,141.996	36,066.539	44,208.535	3.609	7,670.188	34,268.173	41,938.361	3.507	+ 2·9	10.827	10.521	**Summe der österr. Eisenbahnen**
3,582.234	12,225.512	15,807.746	1.880	3,214.343	11,881.353	15,095.696	1.893	— 0·7	5.640	5.679	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
16,902.058	68,586.548	85,488.606	3.270	15,962.878	66,306.649	82,269.527	3.238	+ 1·0	9.810	9.714	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
7.620	. . . 13	7.633	. . .	5.508	9	5.517	. .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

11.168	20.120	31.288	307	9.947	18.294	28.241	277	+ 9·8	920	831	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
57.980	237.222	295.202	1.097	47.724	180.774	228.498	849	+ 29·6	3.291	2.547	K. u. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow.Staatsbahnen
7.461	27.131	34.592	516	6.738	22.180	28.918	431	+ 16·5	1.548	1.293	Doboj—Simin-Han
15.520	41.095	56.615	464	11.904	29.602	41.506	381	+ 21·8	1.392	1.142	Metković - Mostar-Konjica

1890 beträgt die Mehreinnahme bei den westlichen Staatsbahnen fl. 266.514, und bei sämmtlichen unter der Staatsverwaltung stehenden Bahnlinien fl. 937.191 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres.

Diese letztere Mehreinnahme entspricht einer Steigerung um 1·6 pCt. pro Kilometer und Jahr.

Die Gesammtergebnisse der viermonatlichen Betriebsperiode 1890 sind auf Grund der definitiven Buchungen pro Jänner 1890 richtig gestellt.

Die Einnahmenansätze enthalten auch das Agio für Valuten, ferner bei den westlichen und nordöstlichen Staatsbahnen auch die Einnahmen aus den Péageverkehren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der im Monate April 1890 eingetretene Ausfall im Güterverkehre, welcher indess durch die erhöhten Einnahmen des lebhaften Personenverkehrs gedeckt wurde, findet hauptsächlich darin seine Ursachen, weil in den Kohlengruben in Dombrau und Karwin in Folge Arbeitseinstellung durch 5 Tage keine Kohle gefördert wurde.

An Kohle wurden im Monate April 1890 verfrachtet 61.967 t, im gleichen Monate des Vorjahres 67.162 t.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate April 1890 wurden im Personenverkehre des Hauptbahnnetzes um 39.878 Personen mehr befördert als im gleichen Monate des Vorjahres, in welchem 401.133 Personen mit einer Einnahme von fl. 363.246 expedirt wurden, woraus eine Mehreinnahme von fl. 29.326 resultirte. An Transportgütern wurden im April 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um 45.928 Tonnen mehr verfrachtet, dagegen um fl. 71.539 weniger eingenommen.

Bei den nachgenannten Massenartikeln ist eine Steigegerung eingetreten, und zwar:

bei Mehl und Mahlproducte um circa 1.390 t,
„ Holz aller Art um circa . . . 1.050 „
„ Steine aller Art um circa . . . 24.240 „
„ Ziegel um circa . . . . . . 3.410 „

Dagegen hat eine Minderverfrachtung stattgefunden:

bei mineralischer Kohle um circa . 410 t,
„ Getreide aller Art um circa . . 9.520 „
„ Zucker, raffinirt, um circa . . 1.710 „

Die niedrigere Gesammteinnahme trotz der Mehrverfrachtung ist zum Theile auf die mit 1. Jänner d. J. zur Einführung gelangte Ermässigung der Tarife für Kohle und Zucker zurückzuführen.

Rücksichtlich der Localbahnen hat sich im April 1890 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1663 ergeben, welche auf den Zuwachs von 35 km der neu eröffneten Strecken Hotzendorf-Neutitschein, Drösing-Zistersdorf und Rohatetz-Strassnitz zurückzuführen ist.

Im Frachtenverkehre wurde gleichfalls eine Mehreinnahme, und zwar von fl. 2719 constatirt. Auch diese ist einerseits auf einen grösseren Frachtenverkehr überhaupt, andererseits auf den Zuwachs der vorbenannten Localbahnen zurückzuführen.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, auf welcher im April v. J. 13.410 Personen mit einer Einnahme von fl. 4917 expedirt wurden, sind im gleichen Monate 1890 um 2264 Personen mehr befördert worden, woraus eine Mehreinnahme von fl. 687 resultirte.

Im Frachtenverkehre hat im Allgemeinen eine Mehrverfrachtung von 478 t stattgefunden, trotzdem wurde eine Mindereinnahme von fl. 1212 erzielt.

Eine Minderverfrachtung hat speciell bei Getreide aller Art um circa 10 t und bei Holz aller Art um circa 650 t stattgefunden.

Eine Minderverfrachtung wurde bei folgenden Massenartikeln constatirt:

bei Mehl und Mahlproducte . . . 10 t,
„ Zucker (raffinirt) um circa . . 220 „
„ Steine aller Art um circa . . 60 „
„ Ziegel um circa . . . . . . 30 „

Die geringere Gesammteinnahme trotz der Mehrverfrachtung ist auf die im Transitverkehre gekürzten Frachtantheile der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zurückzuführen.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die provisorisch ermittelte Einnahme pro April 1890 beziffert sich gegen die definitive Einnahme des gleichen Monates im Vorjahre um fl. 7183 höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 1409, Mehrfrequenz von 3665 Reisenden, und der Güterverkehr mit fl. 5774, Mehrverfrachtung von 8073 t Eisen, Holz, Getreide, Kohle, Schiefer und Ziegel.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat April 1890 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 110, welche der gesteigerten Frequenz um 580 Passagiere entspricht; ebenso resultirt aus dem Frachtenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 124 bei einer Mehrbeförderung von 157 t.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate April 1890 auf den einzelnen Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern vom gleichen Monate des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . + 11.347 Personen und + 5.266 fl.
Ergänzungsnetz . . . + 8.190 „ „ + 2.887 „
Südnordd. Verbindungsbahn + 6.569 „ „ + 2.290 „

Die Mehreinnahmen stehen im Einklange mit der Steigerung des Verkehres, welche durch die lebhaftere Thätigkeit der Industrie begründet werden kann.

B. Frachtenverkehr:

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 21.067 t — 27.648 fl.
„ „ Ergänzungsnetz + 12.915 t + 2.479 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . — 554 t + 7.520 „

Der Ausfall beim garantirten Netze, sowie die gegenüber dem Plus an gefahrenen Tonnen sich ergebende nur geringe Mehreinnahme beim Ergänzungsnetz sind hauptsächlich durch den schwachen Verkehr höher tarifirender Artikel auf längeren Strecken, resp. durch eine Steigerung des Verkehres von gering tarifirenden Massenartikeln, wie z. B. Steine, Ziegel etc. auf kurzen Distanzen, zu erklären.

Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn durchfuhren die Transporte etwas längere Strecken als im Vorjahre, woraus sich die Mehreinnahme gegenüber dem kleinen Ausfall an gefahrenen Tonnen erklärt.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den Linien der Südbahn sind die Gesammteinnahmen im Monate April d. J. gegen die gleiche Periode des Vorjahres um fl. 36.982 zurückgeblieben, und zwar brachte der Personenverkehr in Folge grösserer Frequenz ein Plus von fl. 91.683, während der Frachtenverkehr ein Minus von fl. 128.665 ausweist.

Die Einnahmen der Barcs-Pakrácer Bahn weisen sowohl im Personen- als auch im Frachtenverkehre ein Minus aus.

Die Einnahmen der Graz-Köflacher Bahn sind im Personenverkehre in Folge geringerer Frequenz zurückgeblieben, dagegen im Frachtenverkehre, welcher stärker war, gestiegen.

Die Einnahmen der Localbahnen Mödling-Hinterbrühl und Liesing-Kaltenleutgeben, ferner der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn und der Vicinalbahn Güns-Steinamanger haben im Personenverkehre in Folge gesteigerter Frequenz eine Zunahme und bei den drei letztgenannten Bahnen in Folge des schwächeren Frachtenverkehres eine Abnahme erfahren.

Auf der Leoben-Vordernberger Bahn und der Localbahn Spielfeld-Radkersburg haben sich die Einnahmen auf beiden Verkehrsgebieten in Folge regeren Verkehres günstiger gestellt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Die für die Periode Jänner—April 1890 ausgewiesene Mehreinnahme gegen den gleichen Zeitraum 1889 per fl. 217.635, erhöht sich, wenn man von den für Jahres-Abonnementskarten im Monate Jänner 1889 eingenommenen fl. 314.000 die auf die Monate Mai—December entfallende Quote mit rund fl. 209.000 in Rechnung zieht, auf fl. 426.635.

Eisenbahn Wien-Aspang. In Vergleichung mit den Ergebnissen des Vorjahres zeigt sich im Monate April 1890 aus dem Personenverkehre ein Ausfall von 4543 Personen und fl. 1016 Einnahme, und aus dem Güterverkehre ein Ausfall von 7647 t Güter und fl. 2436 in den Einnahmen, so dass im Gesammten eine Mindereinnahme von fl. 3452 resultirt.

Diese Ergebnisse erklären sich beim Personenverkehre durch die ausserordentlich ungünstigen Witterungsverhältnisse im Monat April 1890 und im Güterverkehre durch geringere Verfrachtung von Ziegel in Folge des eingetretenen Arbeitsausstandes der Maurer.

Für die Betriebsperiode 1. Jänner bis incl. 30. April 1890 ergibt sich dagegen im Vergleiche mit dem Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 8062.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Einwendungen gegen die Zulässigkeit der Anordnung einer nachträglichen Enteignungs-Verhandlung zu Eisenbahnzwecken, welche erst im verwaltungsgerichtlichen Verfahren geltend gemacht werden, sind zur Berücksichtigung nicht geeignet.**
2. **Die Enteignung von Grundstücken, welche bereits öffentlichen Interessen dienen, ist nicht ausgeschlossen.**
3. **Darüber, ob die allgemeine Wohlfahrt mehr gefördert werde, durch die Zwecke, welchen das Grundstück bisher gedient hat, oder durch jene Zwecke, für welche es neuerdings in Anspruch genommen wird, entscheidet die Verwaltungsbehörde nach freiem Ermessen.**

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn gegen die Entscheidung des Ministeriums des Innern vom 2. Juni 1889, Z. 5382, betreffend eine Enteignung, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Ueber das restringirte Begehren der Localbahn Lemberg-Bełzec wurde zu Gunsten dieser Bahn, und zwar zur Anlage der Station Kleparow, die Enteignung einer Theilfläche von 393 □⁰ der der Galizischen Carl Ludwig-Bahn gehörigen, im Gebiete der Stadt Lemberg liegenden Parcelle Nr. 7934 gegen eine nach der Bestimmung der §§ 22—34 des Expropriations Gesetzes festzustellende Entschädigung bewilligt, und ist dieses Enteignungs-Erkenntniss mit der angefochtenen Entscheidung aufrechterhalten worden.

Die Beschwerde richtet sich

1. gegen das Verfahren,
2. gegen die Zulässigkeit der Enteignung der Grundparcelle 7934, auf welcher der Schneedamm zur Abwendung einer Gefahr für den Verkehr der Galizischen Carl Ludwig-Bahn im anerkannt öffentlichen Interesse errichtet erscheint.

In erster Beziehung macht die Beschwerde geltend, dass die Einleitung des Expropriations-Verfahrens auf Grund des § 21 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 darum nicht hätte platzgreifen sollen, weil die zu expropriirende Grundparcelle Nr. 7934 bereits in das Bauproject einbezogen worden war, rücksichtlich derselben bereits mit dem Bauprojecte das Expropriations-Ansuchen gestellt worden ist, und dieses bei der politischen Begehungs-Commission ausdrücklich, und zwar deshalb zurückgezogen wurde, weil die betheiligte Beschwerdeführerin jener Verhandlung gar nicht beigezogen worden war.

Durch die Einleitung des Expropriations-Verfahrens nach § 21 sei somit der Beschwerdeführerin die Möglichkeit genommen gewesen, ihre Einwendungen gegen das Bauproject selbst zu erheben und auf diese Art durch die im Entscheidungswege allenfalls zu erwirkende Aenderung des Bauprojectes ihre Rechte zu wahren.

Auf Fälle wie der vorliegende, könne aber nach dem Wortlaute und nach dem Geiste der Bestimmung des § 21 die nachträgliche oder abgesonderte Expropriations-Verhandlung nicht ausgedehnt werden.

Zu diesen Beschwerdepunkten war zu bemerken:

Aus dem Vergleiche der Bestimmungen der §§ 11 bis 20 und jener des § 21 ergibt sich allerdings, dass die Expropriations-Verhandlung über jene Objecte, welche in das Project bereits einbezogen erscheinen und zu expropriiren sind, zugleich bei der politischen Begehungscommission platzzugreifen hat, und es ist zuzugeben, dass diese gesetzliche Bestimmung den Zweck verfolgt, den durch das Project und die mit demselben Hand in Hand gehenden Enteignungen betroffenen Personen die Möglichkeit zu bieten, ihre Rechte auch in der von der Beschwerde behaupteten Richtung zu wahren.

Ebenso ergibt es sich schon aus dem Wortlaute der Bestimmung des § 21, dass dieser Paragraph auf jene Expropriationsfälle keinen Bezug hat, welche nach Massgabe des Detailprojectes bereits in dasselbe einbezogen erscheinen und den Gegenstand der Thätigkeit der Begehungs-Commission und der Enteignungs-Verhandlung nach § 12 des Gesetzes bilden sollen, da der § 21 nur Anwendung zu finden hat, wenn „ausser“ dem Falle einer politischen Begehung eine abgesonderte (oder nachträgliche) Enteignungs-Verhandlung erforderlich wird.

Allein aus diesen Erwägungen folgt nur, dass die zuerst durchgeführte Verhandlung eine incorrecte war, und dass der Beschwerdeführerin bei Anordnung der nachträglichen Expropriations-Verhandlung oblag, die daraus sich ergebenden Rechte sofort wahrzunehmen.

Eben dies hat aber die Beschwerdeführerin nicht gethan. Denn dieselbe hat gegen die neuerliche Einleitung der Expropriations-Verhandlung weder den Instanzenzug betreten, noch hat sie auch bei der Verhandlung selbst gegen die Anordnung derselben irgendwelche Einwendungen erhohen, weshalb dieselbe mit dieser nun im verwaltungsgerichtlichen Verfahren erhobenen Einwendung nach der Bestimmung des § 5 des Gesetzes vom 22. October 1875 präjudicirt erscheint.

Den erhobenen meritorischen Beschwerdepunkt fand der Verwaltungs-Gerichtshof nicht begründet.

Durch das Gutachten der k. k. General-Inspection ist erwiesen, aber auch weiter nicht bestritten, dass die Grundparcelle 7934 zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Bełzec in Anspruch genommen wird, woraus folgt, dass die im § 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R.-G.-Bl., aufgestellten Voraussetzungen für die Enteignung zutreffen.

Dem von der Beschwerde weiter geltend gemachten Argumente, dass eine Expropriation dieses Grundstückes darum nicht zulässig sei, weil dasselbe bereits öffentlichen Verkehrszwecken diene, und selbst für diese Zwecke im Wege der Expropriation erworben worden ist, konnte der Verwaltungs-Gerichtshof ein Gewicht nicht beimessen, weil weder durch das Gesetz vom 18. Februar 1878, noch durch irgend eine andere gesetzliche Bestimmung die Expropriation von Grundstücken, die bereits öffentlichen Interessen dienen, ausgeschlossen erscheint.

Aus der Bestimmung des § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ergibt sich vielmehr, dass die Gesetzgebung die Möglichkeit und Zulässigkeit auch einer derlei Expropriation vorgesehen, da die citirte Gesetzesstelle die Inanspruchnahme von öffentlichen, Verkehrszwecken dienenden Grundstücken, Strassen und Wegen, durch Eisenbahnen zum Gegenstande hat.

In derlei Collisionsfällen ist es dann Sache der Verwaltung, darüber, und zwar nach freiem Ermessen zu entscheiden, durch welche Zwecke die allgemeine Wohlfahrt mehr gefördert wird, ob durch jene, welchen das Grundstück derzeit dient, oder durch jene, für welche es neuerdings in Anspruch genommen wird.

In eine Erörterung jener Ausführungen der Beschwerde, welche darauf abzielen, nachzuweisen, dass die Erhaltung des Grundstückes in seiner bisherigen Benützungsweise für das öffentliche Interesse wichtiger sei, hatte der Verwaltungs-Gerichtshof nicht einzugehen.

Die Beschwerde war daher als gesetzlich nicht begründet abzuweisen.

(Erkenntniss vom 20. März 1890, Z. 936, H.-M.-Z. 19.039 ex 1890.)

Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den k. k. Staatsbahnen.

Mit 16. Juni, dem Tage der Einführung des Kreuzer-Zonentarifes für den Personentransport auf den k. k. Staatsbahnen und den im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen (mit Ausnahme einiger Privat-Localbahnen), treten auf diesen Bahnen neue Tarifbestimmungen in Wirksamkeit, welche die durch das neue Tarifsystem bedingten Abänderungen der derzeit geltenden Bestimmungen enthalten und die wir, des besonderen Interesses wegen, welches sie bieten, im Wortlaute hiemit bringen.

I. Geltungsbereich.

Die Bestimmungen dieses Tarifes sind massgebend für alle Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme folgender Privat-Localbahnen, für welche bis auf Weiteres die bisherigen Tarife derselben in Kraft bleiben, und zwar:

Böhmisch-Leipa—Niemes, Chodau—Neudek, Elbogen—Neusattl, Kaschitz—Radonitz, Nusle-Vršovic—Modřan, Potscherad—Wurzmes, Mährische Westbahn, Olmütz—Čellechowitz, Vöcklabruck—Kammer, Wels (Haiding)—Aschach, Wittmannsdorf—Ebenfurth, Gleisdorf—Weiz, Lemberg—Bełzec, Kolomeaer Localbahnen, Bukowinaer Localbahnen.

Bei Berechnung der Transportgebühren werden die Bahnlinien im Geltungsbereiche des Tarifes, insoweit dieselben nicht durch Bahnen getrennt sind, welche nicht im Staatsbetriebe stehen, als ein Netz betrachtet.

Eine Ausnahme hievon machen nur die nachfolgenden Privatbahnen, rücksichtlich welcher eine Durchrechnung des Tarifes im Verkehre mit anderen Linien nicht stattfindet, sondern die Gebühren bis zu und von dem Uebergangspunkte angestossen werden. Es sind dies die Linien: Prag (Smichov)—Obernitz—Brüx—Moldau, Dux—Ladowitz—Osseg—Bodenbach, Osseg—Komotau, Hannsdorf—Ziegenhals, Mösel—Hüttenberg, Fehring—Fürstenfeld.

II. Bestimmungen über den Personentransport.

1. Fahrpreise.

Durch die Bezahlung der Fahrgebühr erwirkt der Reisende keinen Anspruch auf gebührenfreie Beförderung anderen Gepäckes als des Handgepäckes. (Siehe III.)

A. Allgemeine Fahrpreise.

Die Fahrpreise werden vorbehaltlich der aus der Zoneneintheilung (II., 1., Alinea 4) sich ergebenden Zuschläge kilometrisch entwickelt, und zwar für die III. Classe mit 1 kr. pro Kilometer, und für die II. und I. Classe mit dem Zwei- und Dreifachen dieser Grundtaxe.

Für Schnellzüge tritt für alle Classen je ein 50procentiger Zuschlag hinzu.

Die Einheitssätze sind sonach pro Kilometer für die Personen- (auch gemischten Züge) 1 kr. für die III. Classe, 2 kr. für die II. Classe und 3 kr. für die I. Classe; desgleichen für die Schnellzüge 1·5 kr. für die III. Classe, 3 kr. für die II. Classe, 4·5 kr. für die I. Classe. Die Entfernungen sind von jeder Station oder Haltestelle gleichmässig in bestimmte Strecken oder Zonen eingetheilt, innerhalb welcher bei Berechnung des Fahrpreises jede Entfernung bis zum Endpunkte dieser Zone gerechnet wird, und zwar sind

die ersten	50 km	in	5 Zonen	à 1 Myriameter	(10 km)
die folgenden	30 „	„	2 „	à $1^1/_2$ „	(15 „)
„ „	20 „	als	1 Zone	à 2 „	(20 „)
„ „	100 „	in	4 Zonen	à $2^1/_2$ „	(25 „)

somit

die ersten 200 km in 12 Zonen eingetheilt.

Die weiteren Entfernungen über 200 km (20 Myriameter) sind in Zonen à 50 km untertheilt.

Die zu zahlenden Gesammtgebühren sind aus der nachfolgenden Tabelle *) zu entnehmen.

Die Einhebung der Fahrpreise erfolgt in der Regel nach vorstehendem Schema und sind hievon nur die jeweiligen Concurrenz-Relationen u. dgl. ausgenommen.

Die factische Eintheilung der Stationen in die Zonen ist aus den in jeder Station ausgehängten Zonenzeigern und Fahrpreis-Tabellen zu entnehmen. Dieselben erscheinen auch gesammelt für das gesammte Netz und sind käuflich zu erlangen.

B. Im Abonnement (Jahreskarten).

Ausgegeben werden:

a) Jahreskarten auf sämmtlichen Linien, auf welche dieser Tarif Anwendung findet; der Preis einer solchen Karte beträgt für die I. Classe 300 fl., für die II. Classe 200 fl. und für die III. Classe 100 fl.

b) Jahreskarten für Theilstrecken über 50 km Länge; der Preis einer solchen Karte ist je nach der in Betracht kommenden Entfernung verschieden und kann aus der beigeschlossenen Gebühren-Berechnungstabelle ersehen werden, welche bis zu den Preisen der für sämmtliche Linien giltigen Jahreskarten erstellt ist. Wenn Theilstrecken-Jahreskarten für Relationen verlangt werden, bei welchen die Reise ganz oder theilweise auf verschiedenen Routen zurückgelegt werden kann, so wird der Preis für die längste dieser Routen gerechnet.

Die Jahreskarten beider Gattungen lauten auf Namen; überdies wird jeder derartigen Karte die beizubringende Photographie ihres Besitzes beigeschlossen, und es muss derselbe die Karte auch eigenhändig unterfertigen.

Die besprochenen Karten werden von der k. k. General-Direction oder in Vertretung derselben von den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen ausgestellt, und können entweder directe bei den letzteren oder aber durch Vermittlung einer an der zu benützenden Strecke gelegenen Station bezogen werden.

Die Bestellung der Karten hat unter Beischluss der Photographie (in Visitkartenformat) und des entfallenden Betrages franco zu erfolgen.

Die Ausfolgung der Karte kann im Falle directer Bestellung bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen binnen 48 Stunden, sonst binnen vier Tagen nach Eintreffen der Bestellung verlangt werden.

Jede Jahreskarte gilt ausschliesslich nur für diejenige Person, auf deren Namen sie lautet; dieselbe berechtigt zur Benützung aller fahrplanmässigen Züge, mit Ausnahme des Orient-Expresszuges.

C. Ermässigte Fahrpreise.

a) Gebührenfrei werden befördert:
Kinder unter zwei Jahren in Begleitung Erwachsener.
Wenn mehrere Kinder unter zwei Jahren von einer einzelnen Person begleitet werden, so sind nur zwei Kinder gebührenfrei, für die übrigen ist je der halbe Fahrpreis zu entrichten.

b) zum halben Fahrpreise werden befördert, u. zw.:
1. in der den jeweilig benützten Wagenclasse:

a) Kinder im Alter von zwei bis zehn Jahren. Eine weitere Ermässigung tritt für Kinder in den Fällen 2 a) bis e) nicht ein.
Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Bahnorganes.

a) Schüler und Schülerinnen aller das Oeffentlichkeitsrecht geniessenden Lehranstalten zum alleinigen Zwecke des Schulbesuches auf Grund von je für ein Schuljahr geltenden Legitimationen. Letztere sind käuflich von den k. k. Bahn-

*) Diese Tabelle ist mit der im Vrdgs.-Bl. Nr. 56, Seite 897, abgedruckten Beilage E des Ausschussberichtes identisch.

betriebsämtern und Stationen zu beziehen. Sie enthalten den Namen des Besitzers, die Bezeichnung der zu benützenden Strecke und Wagenclasse, ferner die von der betreffenden Schuldirection zu gebende Bestätigung des Schulbesuches; sie müssen von der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection, in deren Bereich die zu benützende Strecke gelegen ist, vidirt sein und sind dem Zugspersonale vorzuweisen. Die Einholung dieser Vidirung kann auch im Wege der Stationen erfolgen.

Diese Legitimationen werden nur für Strecken bis zu 50 km Entfernung ausgegeben.

2. in der III. Wagenclasse der Personenzüge und der gemischten Züge:

a) Arbeiter und Arbeiterinnen (Gesellen, Fabriksarbeiter, Fabriksarbeiterinnen, Handwerkslehrlinge u. dgl.), welche sich als dieser Berufsclasse angehörend mit einer vom Arbeitsgeber auszufertigenden und von der Gemeindevertretung des Wohnortes bestätigten Legitimation ausweisen, auf Entfernungen bis zu 50 km.

Die Legitimationen haben jeweilig Giltigkeit für die Dauer eines Kalendermonates und berechtigen mit Ausnahme der Sonntage zu täglichen Fahrten zwischen der Station des Wohnortes und der Station des Arbeitsortes gegen jedesmalige Lösung halber Fahrkarten III. Classe.

Leicht unterbringliches Handwerkszeug und Speisegeschirr ist als Handgepäck zu behandeln.

Die Legitimation ist stets gleichzeitig mit der gelösten Fahrkarte dem Revisionspersonale vorzuzeigen.

Unausgefüllte Legitimationsscheine werden an die auf obige Begünstigung Anspruch habenden Personen an den Personencassen ausgefolgt.

b) Arbeiter und Arbeiterinnen bei gemeinsamen Fahrten in grösserer Anzahl, mindestens in solcher von zehn Personen, soferne sie sich als dieser Berufsclasse angehörend ausweisen, auf Entfernungen über 300 km.

Bei Arbeitertransporten von weniger als zehn Personen kann diese Gebührenberechnung Anwendung finden, wenn die Gebühren für zehn Personen gezahlt werden.

c) Schüblinge.

d) Corrigenden von Zwangsanstalten.

e) Civilarrestanten, Sträflinge und deren Escorte.

Die Escorte geniesst bei der Rückfahrt dieselbe Begünstigung.

Transporte, auf welche diese Begünstigung Anwendung zu finden hat, müssen mit behördlicher Legitimation versehen sein.

D. Separatcoupés.

Wenn sich Reisende ganzer Wagencoupés bedienen und keine fremden Personen darin aufnehmen wollen, so haben dieselben Fahrkarten der betreffenden Classe und Zugsgattung für diejenigen Personen, welche das Coupé benützen, mindestens aber für ein ganzes Coupé I. Classe vier, für ein ganzes Coupé II. Classe sechs, für ein ganzes Coupé III. Classe acht; dann für ein Halbcoupé I. Classe zwei und für ein Halbcoupé II. Classe drei, für ein Halbcoupé III. Classe vier Fahrkarten zu lösen.

Einzelne Wagencoupés können nur in jenen Stationen zur sogleichen Benützung gefordert werden, wo die geeigneten Wagen vorhanden sind. Dieselben müssen jedoch in den Ausgangsstationen der Züge wenigstens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges bestellt werden.

In den Zwischenstationen kann auf die Beistellung ganzer Wagenabtheilungen mit Sicherheit nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden früher bestellt und bezahlt worden sind. Dasselbe gilt für einzelne Abtheilungen von Bettwagen oder einzelne Schlafstellen, insoferne solche überhaupt zur Disposition gestellt werden können.

Wenn für Züge, welche nur Wagen II. und III. Classe führen, die Beförderung von Personen in I. Classe gewünscht wird, kann einem bezüglichen Ansuchen unter der Bedingung Folge gegeben werden, dass mindestens die Gebühren für sechs, d. i. für die in einem Coupé I. Classe vorhandenen Sitzplätze, bezahlt werden, die Bestellung selbst aber 24 Stunden früher erfolgt.

Kinder unter zwei Jahren, deren Beförderung gebührenfrei erfolgt, sind gar nicht, und Kinder zwischen zwei und zehn Jahren als halbe Personen in Anschlag zu bringen.

Die Mitnahme von Hunden in bezahlte Coupés ist nach Entrichtung der Gebühren gestattet.

E. Separatwagen (Salon-, gewöhnliche Personen- und Krankenwagen).

Auf Verlangen der Reisenden werden in den Ausgangsstationen des Zuges ganze Wagen in Bereitschaft gehalten; sie müssen jedoch wenigstens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges bestellt werden.

In den Zwischenstationen kann auf die Beistellung ganzer Wagen mit Sicherheit nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden früher bestellt und bezahlt worden sind.

Dasselbe gilt für Salon- und Bettwagen, insoferne solche überhaupt zur Disposition gestellt werden können.

Die bei der Miethung ganzer Wagen zu erfolgenden Fahrkarten werden mit dem Stempel „Coupé" bezeichnet und müssen auf Verlangen der Conducteure zusammen vorgewiesen werden, widrigenfalls auch anderen Reisenden in diesen Wagen Plätze angewiesen werden können.

Für die Benützung von Salon- oder sonstigen Personenwagen sind Fahrkarten I. Classe der betreffenden Zugsgattung für diejenigen Personen, welche den Wagen benützen, mindestens jedoch für 9 Personen per Wagen, zu lösen. — Für Salonwagen auf der Strecke Lambach-Gmunden (Seebahnhof) sind in minimo 6 Fahrkarten I. Classe zu lösen.

Personen, welche durch Krankheit oder andere Gründe an der Benützung gewöhnlicher Personenwagen verhindert sind, werden auf Verlangen und wenn es thunlich ist, in gedeckten Güterwagen mit ihrem Bette nebst einem in demselben Wagen mitreisenden Begleiter gegen Entrichtung der für 6 Fahrkarten I. Classe entfallenden Gebühren befördert. Weitere in demselben Wagen platznehmende Begleiter haben Fahrkarten III. Classe zu lösen.

Alle zur Bequemlichkeit und Nothdurft des Erkrankten während des Transportes nöthigen Gegenstände, welche jedoch immer von der Partei selbst beigestellt werden müssen, können in dem Wagen ohne weitere Gebührenentrichtung Platz finden. Für das weiter mitzunehmende Reisegepäck, als Koffer, Reisesäcke, Hutschachteln etc. ist die entfallende Gebühr zu entrichten.

Die Bestellung von Krankenwagen hat 24 Stunden vor Abgang des zu benützenden Zuges zu erfolgen, und ist ein Angeld von 4 fl. 80 kr. Noten per Wagen zu erlegen. Die entfallenden Gebühren sind vor Antritt der Reise zu berichtigen, wobei das erlegte Angeld berücksichtigt wird.

Im Falle die Partei von dem Wagen keinen Gebrauch machen sollte, so verfällt das erlegte Angeld.

Die Beförderung von Krankenwagen mit Schnellzügen findet nicht statt.

F. Separat-Personenzüge.

Ausser den öffentlich kundgemachten regelmässigen Fahrten werden auf Verlangen auch Separatfahrten eingeleitet, wenn diese in den Hauptstationen wenigstens zwei Stunden und in den übrigen Stationen einen Tag vor Abgang desjenigen regelmässigen Zuges angemeldet werden, welcher unmittelbar vor dem beabsichtigten Separatzuge nach der Station verkehrt, bis zu welcher der Separatzug gewünscht wird.

Die Bestellung eines Separatzuges wird nur dann angenommen, wenn es die Verkehrsverhältnisse zulassen.

Der Fahrpreis für einen Separat-Personenzug ist aus dem nachfolgenden Tarife zu entnehmen und muss bei Bestellung des Zuges im Voraus erlegt werden.

Bei Separat-Personenzügen wird in allen Fällen, auch wenn mehr als eine Locomotive verwendet werden muss, nur die Gebühr für eine Locomotive berechnet.

Der Tarif wird kilometrisch berechnet, und zwar:

Für die Locomotive 60 kr. per Kilometer; für jede Achse eines auf Verlangen gestellten Salon- oder Personenwagens 20 kr. per Kilometer und für jede Achse eines anderen auf Verlangen oder zufolge bahnpolizeilicher Bestimmungen gestellten Wagens 10 kr. per Kilometer.

Als Wartegebühr über die bestimmte Abfahrtszeit werden für jede halbe Stunde 40 fl. erhoben.

Die Stempelgebühren sind in diesen Tarifsätzen inbegriffen.

In minimo werden 2 Gulden per Kilometer eingehoben. Stellt sich jedoch die Gesammtgebühr für einen Separatzug niedriger als 45 fl., so werden als Minimalgebühr 45 fl. erhoben.

Werden auf ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete, dem eigenen Bestande der Verwaltung nicht angehörige Wagen gestellt, deren Zulassung übrigens von einer Vereinbarung mit der Verwaltung und von deren Ermessen abhängig ist, so sind neben der dem fremden Eigenthümer zu zahlenden Wagenmiethe die Transportkosten der Wagen auf

Strecken, welche der Separatzug nicht befährt, mit fl. 0·035 per Achse und Kilometer besonders zu erstatten.

Für den Rücktransport der leeren Wagen wird nichts berechnet.

Werden Separat-Personenzüge für die Nachtzeit auf Bahnstrecken, auf welchen ein regelmässiger Nachtdienst nicht eingerichtet ist, und deshalb eine Bewachuug der Bahn nicht stattfindet, bewilligt, so sind die Kosten für die Bewachung der Bahn ausserhalb der gewöhnlichen Dienstzeit mit 1 fl. Noten per Kilometer besonders zu vergüten.

Wenn die zu zahlende Gesammtgebühr für die mit einem Separat-Personenzuge zu befördernde Anzahl von Personen, Thieren und sonstigen Beförderungs-Gegenständen nach dem allgemeinen Tarife sich höher stellen sollte, als nach obigen Preisen berechnet, so tritt in diesem Falle die Zahlung nach dem allgemeinen Tarife ein.

Die Abfahrtszeit wird von dem Vorstande der Ausgangsstation bestimmt und muss eingehalten werden, widrigens die sub 4 aufgeführte Wartegebühr noch vor Abgang des Separatzuges entrichtet werden muss.

Ob und wie lange der Separatzug nach Ablauf der Abfahrtszeit bereit gehalten werden kann, hängt von den jeweiligen Verkehrsverhältnissen ab, und entscheidet hierüber der Vorstsnd der Ausgangsstation. In keinem Falle aber wird der Separatzug längere Zeit zur Abfahrt bereit gehalten, als das Wartegeld die Höhe der erlegten Gebühr erreicht hat, ausgenommen, es würde die Gebühr neuerlich entrichtet.

Im Falle der Abbestellung eines Separat-Personenzuges werden die für denselben entrichteten Gebühren nach Abzug der der Bahnanstalt erwachsenen Kosten, unbeschadet jedoch der allenfalls bereits verfallenen Wartegebühr zurückerstattet.

2. Verbot directer Fahrt mit zwei oder mehreren Zonenkarten.

Die Verminderung des Fahrpreises für eine directe (das ist ununterbrochene) Fahrt durch Zuhilfenahme zweier oder mehrerer auf geringere Entfernungen lautender Zonenkarten an Stelle der für eine solche Fahrt vorgesehenen normalen Karte ist nicht gestattet und muss die für die directe (d. i. ununterbrochene) Beförderung tarifmässig vorgesehene Fahrtaxe, eventuell einschliesslich des nach dem Ende der Zone, in welcher die Reiseziel-Station liegt, berechneten Zuschlages unter allen Umständen entweder vorhinein beim Antritte der Fahrt oder im Falle der rechtzeitig angezeigten Verlängerung derselben mittelst Nachzahlung vollständig entrichtet werden.

Der Versuch einer solchen Verminderung des Fahrpreises für eine directe (d. i. ununterbrochene) Fahrt mittelst zweier oder mehrerer auf geringere Entfernungen lautender Zonenkarten wird als eine Umgehung des publicirten Tarifes angesehen und wird gegen den betreffenden Reisenden, als nicht im Besitze einer für die ganze directe Fahrt vorgeschriebenen, d. i. giltigen Fahrlegitimation befindlich, das in II 8 vorgesehene Verfahren eingeleitet.

3. Einsteigen ohne Fahrkarte.

Zeigt ein Reisender gleich beim Einsteigen in den Personenwagen unaufgefordert dem Conducteur an, dass er wegen Verspätung keine Fahrkarte mehr habe lösen können, so hat derselbe (wenn er überhaupt zur Mitfahrt zugelassen wird), einen um 50 kr. Noten erhöhten Fahrpreis zu zahlen.

Die Einhebung dieser Mehrgebühr hat jedoch dann zu entfallen, wenn Reisende in einer Einbruchs- oder Abzweigestation mit einem Anschlusszuge ankommen und entweder in Folge Verspätung eines solchen Zuges oder überhaupt wegen zu kurzer Zeit zwischen der Ankunft des Anschlusszuges und dem Abgange des weiter zu benützenden Zuges neue Fahrkarten nicht mehr an der Cassa lösen konnten.

4. Versäumniss der Abfahrtszeit.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Demselben ist jedoch gestattet, auf Grund der gelösten Fahrkarte mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge zu reisen, sofern er seine Fahrkarte ohne Verzug dem Stationsvorstande vorlegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Giltigkeit versehen lässt.

5. Fahrtunterbrechung.

Der Reisende ist berechtigt, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen.

Zu einer solchen Unterbrechung der Fahrt ist jedoch der Reisende verpflichtet, wenn der Zug in der Bestimmungsstation des Reisenden fahrplanmässig nicht anhält, in welchem Falle er spätestens in der letzten Haltestation auszusteigen hat.

Bei allen Fahrtunterbrechungen haben die Reisenden sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorstande ihre Fahrkarte vorzuzeigen und dieselbe mit dem Vermerke der verlängerten Giltigkeit versehen zu lassen. Eine spätere Anmeldung darf unter keinen Umständen berücksichtigt werden.

6. Uebertritt in höhere Wagenclassen oder in Schnellzüge.

Der Uebertritt aus einer niederen in eine höhere Wagenclasse ist gegen Aufzahlung der entfallenden Gebühren-Differenz insoweit zulässig, als Plätze der höheren Classe vorhanden sind. Ebenso ist der Uebertritt mit einer für eine niedere Zugskategorie giltigen Fahrkarte in Schnellzüge gegen Zahlung der entsprechenden Gebühren-Differenz gestattet.

Der Uebertritt iu eine höhere Wagenclasse mit Jahreskarten ist gegen normale Nachzahlung gestattet und werden die Karten als für jene Zngsgattung giltig anerkannt, bei welcher der Uebertritt in die höhere Wagenclasse erfolgt.

7. Weiterfahrt mittelst Nachzahlung.

Der Reisende, welcher mit dem gleichem Zuge weiter fahren will, für welchen seine Fahrkarte lautet, hat für die weitere Strecke jenen Differenzbetrag zu bezahlen, der sich ergibt zwischen dem bezahlten Fahrpreise und dem Fahrpreise von der ursprünglichen Ausgangsstation nach der neugewählten Absteigestation.

In diesem Falle ist jedoch der Reisende verpflichtet, diese seine Absicht vor der Erreichung der seiner Karte entsprechenden Endstation dem Conducteur mitzutheilen, widrigens der Reisende rücksichtlich der über die Endstation seiner Fahrkarte gemachten Reise als ohne Fahrkarte befunden betrachtet und gegen ihn die bezügliche Strafbestimmung in Anwendung gebracht wird.

8. Verfahren gegen Reisende ohne Fahrkarte oder mit ungiltiger Fahrkarte.

(§ 14 des Betriebs-Reglements.)

Wenn ein Reisender ohne Fahrkarte oder mit einer ungiltigen, beziehungsweise auf den Namen einer anderen Person lautenden Fahrkarte betroffen wird, so hat er für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, und wenn die Einsteigestation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen werden kann, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen, für den betreffenden Zug bestehenden Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 3 fl. Noten zu entrichten.

Wenn ein Reisender in einer höheren Wagenclasse getroffen wird, als für welche seine Fahrkarte lautet, so hat derselbe die doppelte Differenz zwischen den Gebühren für die betreffenden zwei Wagenclassen für die ganze von ihm in der höheren Classe zurückgelegte Strecke, und wenn nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen werden kann, von welcher Station ab die höhere Wagenclasse benützt worden ist, die doppelte Differenz für die ganze Strecke von der Verkaufsstation der in seinen Händen befindlichen Fahrkarte, beziehungsweise von der Grenzstation, wenn die Fahrkarte auf einer fremden Anschlussbahn gelöst wurde, mindestens aber den Betrag von 3 fl. Noten zu bezahlen.

9. Rückzahlung von Fahrgebühren.

Eine Rückzahlung von Fahrgebühren findet nur in folgenden Fällen statt:

a) Wenn einem Reisenden der der gelösten Fahrkarte entsprechende Platz nicht angewiesen werden kann und derselbe eine niedrigere Classe nicht benützen will. Will jedoch der Reisende eine niedrigere Wagenclasse wegen Platzmangel in der höheren Classe benützen, so hat derselbe nur auf Rückerstattung der entfallenden Gebühren-Differenz Anspruch.

b) Wenn Personen wegen sichtlicher Krankheit oder aus anderen Gründen von der Mit- oder Weiterreise ausgeschlossen werden. In einem solchen Falle findet eine Rückzahlung der Fahrgebühren nur für die nicht durchfahrene Strecke statt.

c) Wenn der Zug, für welchen eine Fahrkarte gelöst wurde, unterbleibt, oder dessen Fahrt unterbrochen wird. Auch hier greift eine Gebühren-Rückzahlung nur für die nicht durchfahrene Strecke Platz.

Eine Rückvergütung eines Theiles des für Jahreskarten erlegten Betrages kann nur in folgenden Fällen eintreten:

a) Bei Jahreskarten:

Im Falle des Todes des Kartenbesitzers und in Fällen unerwarteten Wechsels des Wohnortes des Kartenbesitzers, soferne hiedurch die Ausnützung der Karte unmöglich gemacht wird, in beiden Fällen, wenn die Karte innerhalb der ersten 3 Monate der Giltigkeit zur Verfügung gestellt wird, in der Höhe von zwei Drittel des bezahlten Betrages; wenn die Karte innerhalb des 4.—6. Giltigkeits-Monats zurückgestellt wird, in der Höhe von einem Viertel des bezahlten Betrages.

Für zu späteren Terminen zurückgestellte Karten tritt eine Entschädigung nicht ein und werden bei den Berechnungen angefangene Monate stets als voll angenommen.

b) bei Jahreskarten für Theilstrecken:

In Todesfällen und in Fällen unvorhergesehener bleibender Veränderung des Wohnortes, soferne der neue Wohnort ausserhalb der Giltigkeitsstrecken der betreffenden Karte liegt.

In beiden Fällen die Differenz zwischen dem für die Jahreskarte bezahlten Betrage und dem Betrage, der sich auf Grund der Annahme einer täglichen Tour- und Retourfahrt vom Ausstellungs- bis zum Einlieferungstage, innerhalb der ganzen Giltigkeitsstrecke nach dem Zonentarife für die höchste in der betreffenden Relation verkehrende Zugsgattung berechnet, ergibt.

III. Bestimmungen über den Gepäcks-Transport.

Kleine, leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, nach Massgabe des Verhältnisses der gezahlten Plätze zu dem in den Gepäckshältern verfügbaren Raume von den Reisenden im Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und Steuervorschriften solches gestatten. Solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände sind von dem Reisenden selbst zu beaufsichtigen und von der Bezahlung einer Gebühr befreit.

Alles andere Gepäck wird nur gegen Gebührenentrichtung auf Grund des nachfolgenden Tarifes zur Beförderung übernommen.

1. Gepäckstarif und allgemeine Bestimmungen.

Für je 10 kg und für jedes Kilometer sind inclusive der Stempelgebühr 0·2 kr. zu entrichten.

Die Einhebung einer Manipulations- oder Aufsichtsgebühr findet nicht statt.

Als geringste Gepäcksgebühr werden inclusive Stempelgebühr 10 kr. Noten eingehoben.

Die entfallenden Gepäcksgebühren müssen gleich bei der Anfgabe berichtigt werden, widrigenfalls die Beförderung des Gepäcks unterbleiben würde.

Als Reisegepäck wird nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten u. dgl. befördert. Ausserdem werden bis auf Weiteres die Musterkoffer der Geschäftsreisenden nach den Bestimmungen für Reisegepäck behandelt.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Schusswaffen, Schiesspulver und Schiessbaumwolle, leicht entzündbare chemische Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen weder als Reisegepäck aufgegeben, noch in die Personenwagen mitgenommen werden. Jägern und im öffentlichen Diente stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet.

Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut reglementsmässig ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges in die Gepäck-Expedition eingeliefert ist, kann nicht beansprucht werden.

Wird ausnahmsweise und unter Vorbehalt späterer Behandlung in dringenden Fällen Gepäck auch uneingeschrieben mitgenommen, so wird solches bis zum Zeitpunkte der Einschreibung als zum Transporte aufgegeben nicht angesehen. Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen.

Für Gepäck, welches Begleiter von Transporten lebender Thiere mit sich führen, ist die entfallende Gepäckfracht selbst dann zu entrichten, wenn dasselbe mit den Thieren in einem und demselben Wagen befördert wird.

Das Reisegepäck wird beim Einlangen des Zuges in der betreffenden Station gegen Rückstellung des Gepäckscheines (Recepisse), welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

2. Frachtzahlung für Werth-Declaration.

Für Werth-Declarationen bei Reisegepäck beträgt der Frachtzuschlag (Prämie) zwei pro mille der ganzen declarirten Summe für jede, wenn auch nur angefangene 150 km.

Der Frachtzuschlag wird in Noten erhoben und auf ganze Kreuzer abgerundet.

Der Minimal-Zuschlag wird mit 10 kr. Noten berechnet.

Bei Berechnung des Frachtzuschlages wird die declarirte Summe nicht abgerundet.

Die Werth-Declaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangs-Station im Gepäckscheine eingeschrieben ist.

3. Frachtzahlung für Lieferzeit-Interesse-Declaration.

Bei einer Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung, sowie rücksichtlich des für dieselbe zu berechnenden Frachtzuschlages (Prämie) wird nach demselben Grundsatze wie bei Werth-Declarationen vorgegangen.

Der Minimal-Frachtzuschlag beträgt aber in diesem Falle 50 Kreuzer Noten.

Die Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung muss mindestens Eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebs-Vorschriften geschehen kann, in der Gepäck-Expedition angemeldet werden und hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäckscheine vermerkt ist.

4. Lagerzins.

Wird Reisegepäck nicht innerhalb 24 Stunden nach Einlagen in der Bestimmungs-Station übernommen, beziehungsweise abgeholt, so sind nach Ablauf dieser Frist an Lagerzins sechs Kreuzer Noten per Stück und jeden angefangenen Tag zu entrichten.

5. Conventional-Strafe.

Wer Gegenstände als Reisegepäck aufgibt, die entweder vom Transporte gänzlich oder von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind, verfällt den durch Polizei-Verordnung oder durch das Strafgesetz festgesetzten Strafen, haftet für jeden etwa entstehenden Schaden und hat überdies, auch wenn ein Schaden nicht entstanden ist, für jedes Kilogramm solcher Colli eine schon durch die Auflieferung verwirkte Conventinal-Strafe von sechs Gulden Noten zu erlegen.

6. Hunde.

Zur Aufgabe bei der Gepäck-Expedition werden auch Hunde zugelassen, wenn ihr Besitzer mit dem betreffenden Zuge mitfährt. Es gelten diesfalls folgende Bestimmungen:

Für jeden Hund wird per Kilometer der Tarif mit 0·7 Kreuzer inclusive Stempelgebühr berechnet.

Die geringste Gebühr, welche für einen Hund einzuheben ist, beträgt inclusive Stempelgebühr 10 Kreuzer Noten.

Die Gebühren müssen bei der Aufnahme an den Personencassen berichtigt werden.

Die Hunde müssen mit einem Maulkorbe und einer Anbindeschnur versehen sein.

Eine Declaration des Werthes ist nicht zulässig.

Bei Lieferzeit-Interesse-Declaration wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für je 10 Kilometer und für je angefangene 30 Gulden der ganzen declarirten Summe ein Zehntel Kreuzer Noten beträgt.

Der Frachtzuschlag wird auf ganze Kreuzer abgerundet.

Der Minimal-Zuschlag beträgt 15 Kreuzer Noten.

Die Lieferzeit-Interesse-Declaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie auf dem Transportscheine Seitens der Expedition der Abgangs-Station vermerkt wurde.

Hunde, welche nach Ankunft in der Bestimmungs-Station nicht sofort abgeholt werden, ist die Bahnanstalt zu verwahren nicht verpflichtet. — Findet jedoch eine Verwahrung derartiger Thiere statt, so gelangt nach Ablauf von zwei Stunden ein Standgeld von 5 kr. Noten per Stück und Stunde zur Erhebung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Anlage eines von km 96·159 der Linie Wien-Salzburg abzweigenden, zur Seilerwaarenfabrik von Lieser & Co. in Pöchlarn führenden Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Anlage eines von km 96·159 der Linie Wien-Salzburg abzweigenden, zur Seilerwaarenfabrik von Lieser & Co. in Pöchlarn führenden Industriegeleises für den 3. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Freiherr v. Hock betraut. [G.-I.-Z. 8353.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Nimburg-Tetschen: Erweiterung der Haltestelle Neschwitz.) Die Personen-Haltestelle Neschwitz der Linie Nimburg-Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn wird zu einer Zugkreuzungsstation erweitert. [9. Mai, Z. 14.004.]

— (Geleise zum Güterschuppen in der Station Hlinsko.) In der Station Hlinsko der Oesterr. Nordwestbahn wird eine Geleiseverbindung mit dem Güterschuppen des Spediteurs Kuchynka hergestellt. [6. Mai, Z. 14.358.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn-Vlarapass: Herstellung einer Geleiseverbindung in der Station Kunowitz.) Im Interesse einer rationellen Verkehrsabwicklung gelangt eine Geleiseverbindung in der Station Kunowitz der Linie Brünn-Vlarapass zur Ausführung. [28. April, Z. 12.926.]

— (Linie Brünn-Tischnowitz: Hersellung einer Strassenbrückenwaage nebst Waaghäuschen in der Station Rečkowitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft den Bauconsens zur Herstellung einer Strassenbrückenwaage nebst Waaghäuschen in der Station Rečkowitz der Linie Brünn-Tischnowitz durch die Zuckerfabriks-Actiengesellschaft in Tischnowitz ertheilt. [24. April, Z. 17.332.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Olmütz-Sternberg-Olmütz: Veränderung in der Streckenüberwachung.) Der Wächterposten Nr. 94 bei der Haltestelle Boniowitz in km 109·325 der Strecke Olmütz-Sternberg wird aufgelassen. Im Zusammenhange damit steht eine neue Wächterstrecken-Eintheilung, welche genehmigt worden ist. [30. April, Z. 11.947.]

Steyrthalbahn. (Eröffnung der Station Steyr-Garsten für den Gesammtverkehr.) Mit 1. Juni wurde die Station Steyr-Garsten auch für die Local-Güteranf- und Abgabe eröffnet, und zwar werden im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auch jene Güter, welche auf der k. k. Staatsbahn einlangen oder dahin abgehen, von dem Frachtenexpedite der Steyrthalbahn ausgefolgt, bezw. aufgenommen. Für diese Güter werden die tarifmässige Manipulationsgebühr mit dem Minimum von 20 kr. per Sendung und die sonstigen tarifmässigen Nebengebühren eingehoben.

Ausweis über die im Laufe des I. Quartals 1890 auf den österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der eröffneten Stationen oder Haltestellen	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestellen: Mühldorf (zwischen den Stationen St. Paul und St. Andrä der Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg)	15. Jänner	Für den Personen- und Gepäckverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der normalen Tarife und der factischen kilometrischen Entfernungen
	Gross-Bernharz (zwischen den Stationen Jareschau und Popelin der Linie Wesely a. d. Lužnic—Ober-Cerekwe)			
	Altmannsdorf (zwischen den Haltestellen Ober-Hetzendorf und Inzersdorf der Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf)	3. Februar		
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Station: Lemberg-Kleparów (zwischen den Stationen Lemberg und Brzuchowice)	1. Jänner	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen
Mährisch-schlesische Centralbahn	Haltestelle: Komeise (zwischen der Station Jägerndorf und der Haltestelle Kohlbach der Linie Jägerndorf—Ziegenhals)	1. Jänner	Für den Personenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Normaltarife
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	Station: Třemeschna (zwischen den Stationen Königinhof und Mastig der Linie Josefstadt—Altpaka)	15. März	Für den Gesammtverkehr	War bisher blos für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet. Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen
Localbahn Reichenberg-Gablonz a/N	Haltestelle: Reichenberg (zwischen der Station Reichenberg Hauptbahnhof und der Haltestelle Röchlitz)	15. März	Für den Personenverkehr	Die Berechnung der Fahrgebühren erfolgt wie im Verkehre mit der Station Reichenberg Hauptbahnhof

Nachrichten aus Ungarn.

Brassó - Háromszéker Localbahn - Actiengesellschaft. (Gesetz.) Das kgl. ungar. Amtsblatt („Budapesti közlöny") Nr. 100 vom 1. Mai und die darauf folgenden Nummern brachten den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung ddto. Wien vom 8. April 1890 über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers im Sinne des G.-A. XXXI ex 1881 und der zur Modification und Ergänzung desselben laut G.-A. IV ex 1888 erflossenen Novelle vom Jahre 1888 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1888) dem Grafen Johann Nemetz de Hidveg, Samuel Horvitz, Victor Maurer und Carl Adam ertheilten Concession zum Baue und Betriebe einer von der Station Brassó (Kronstadt) der Linie Budapest-Nagyvárad (Grosswardein)-Brassó-Predeal abzweigenden einerseits bis Zernest, andererseits über Sepsi-Szent-György bis Kézdi-Vásárhely führenden normalspurigen Localbahn, ferners einer von Brassó abzweigenden und als gleichfalls normalspurige Strassenbahn mit Locomotivbetrieb bis Hoszufalu zu führenden Flügelbahn (Brassó-Háromszéker Localbahnen; vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102 und 152 ex 1889). Mit Rücksicht auf die Terrainverhältnisse des von der Bahn durchschnittenen Gebirgslandes ist diesem entsprechend das Maximum der Fahrgeschwindigkeit für jede der einzelnen Strecken besonders normirt. (Erlass des kgl. ungar. Handelsministeriums vom 18. April 1890, Z. 23.028/III.)

— (Constituirende Generalversammlung.) Am 1. Mai fand in Kronstadt die constituirende Generalversammlung der Brassó-Háromszéker Localbahn-Actiengesellschaft statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102 und 125 ex 1889). Das Actiencapital beträgt 4,008.000 fl., wovon 1,120.000 durch Stammactien gedeckt sind. Die Prioritätsactien im Betrage von 2,888.800 fl. wurden von den Firmen Erlanger & Söhne und Gebrüder Sulzbach in Frankfurt a. M. voll eingezahlt. In die Direction wurden gewählt: Carl Dan, Dr. Béla Dalnoky, Adolf Fenyvéssy, Gustav Gerhardt, Samuel Horwitz, Emanuel Kónyi, Leo Lánczy, Michael Maurer, Dr. Moriz Mezei, Béla Szentkereszty und Reichstags-Abgeordneter Gabriel Ugron; in den Aufsichtsrath wurden gewählt: Franz Brenner von Brennerberg, Alexander Tompa, und als Ersatzmitglied Julius Bodnár.

Eisenbahn-Projecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten zum Baue nachfolgender Eisenbahnen (Localbahnen) ertheilt, bezw. die Dauer bereits erworbener und bisher nicht zur Ausführung gebrachter Vorconcessionen verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 29. April, Z. 24.153/III, die seinerzeit mit Erlass vom 13. April 1889, Z. 15.675, dem Vicegespan des Comitates Szeben (Hermannstadt) ertheilte Vorconcession für ein von der Station Alvincz (Comitat Alsofehér in Siebenbürgen) der Linie Budapest-Arad-Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigendes,
   a) über Szász-Sebes, Szerdahely, Szelistye, Nagy-Szeben (Hermannstadt), Talmács und Felek bis Fogaras,
   b) von Nagy-Szeben aus bis Resinár,
   c) von Nagy-Szeben über Sellenberk bis Nagy-Disznód
   führendes normalspuriges Localbahnnetz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1889, Vorconcession Post 5), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 29. April, Z. 26.233/III, dem Sajokazer Gutsbesitzer Baron Géza Radvánszky für eine von der Station Pomáz der Localbahn Budapest—Szent-Endre abzweigende, über Csobanka, Pilis-Szent-Kereszt und die Gemarkung der Gemeinde Szent-Lélek durch das Doroger Kohlenbaurevier bis Esztergom (Gran) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 13. Mai, Z. 27.256, die seinerzeit mit Erlass vom 9. Mai 1889, Z. 18.601, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ertheilte Vorconcession für eine auf Grund des mittelst G.-A. XXXV inarticulirten Vertrages von Poszony (Pressburg) abzweigende und mit Ueberbrückung des Donauarmes im Bereiche der Insel Schütt bis Duna-Szerdahely führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1889, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Regulirung des Eisernen Thores. (Ausführung der Sprengarbeiten.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Durchführung der Sprengarbeiten am Eisernen Thore (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) der Bauunternehmungsfirma Hajdu & Comp. übertragen. Diese Firma hat die Berliner Disconto-Gesellschaft als Geldkraft hinter sich. Für die technische Seite der Regulirung steht neben der Bank die grosse Maschinenfabrik Lutter in Magdeburg ein; die Arbeiten sollen Seitens der Unternehmung von den Ingenieuren Hajdu und Lutter jun. geleitet und selbe sobald als möglich begonnen werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Abrechnung anlässlich des Ausbaues der Linie Budapest—Uj-Szöny.) Die Eisenbahn-Bauunternehmung Wendler & Eichler hat gegenüber der Schlussrechnung für den von ihr geführten Bau der Linie Budapest—Uj-Szöny der kgl. Ungarischen Staatsbahnen eine Mehrforderung von fl. 450.000 für angeblich geleistete Mehrarbeiten geltend gemacht. Diesbezüglich auf den Rechtsweg verwiesen, hat nun die genannte Unternehmung das kgl. ungar. Staatsärar beim Budapester Gerichtshofe auf Zahlung der genannten Summe eingeklagt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bundesrath über Eisenbahn-Angelegenheiten.) Der Bundesrath hat in der am 22. Mai stattgehabten Plenarsitzung den Anträgen des Reichskanzlers, betreffend die Beseitigung der auf den Eisenbahnen Deutschlands noch vorhandenen Abweichungen vom Normalprofil des lichten Raumes und wegen Abänderung des § 27 der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, die Zustimmung ertheilt. Die Vorlage, betreffend die Vereinbarung eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr, wurde dem zuständigen Ausschusse zur Vorberathung überwiesen.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Stettin nach Jasenitz.) Die königl. Eisenbahn-Direction zu Berlin ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Stettin über Pölitz nach Jasenitz beauftragt worden

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Sudenburg nach Gross-Ottersleben.) Die königl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Sudenburg nach Gross-Ottersleben beauftragt worden.

— (Aenderung in der Unterstellung von Staatseisenbahnen unter die königl. Eisenbahn-Betriebs-Directionen.) Mit der Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Verwaltung und Betriebsleitung der auf Grund des Gesetzes vom 9. Mai d. J. (G.-S. S. 69) in das Eigenthum des Staates übergehenden Privateisenbahnen, wurde über Allerhöchsten Erlass vom 14. Mai d. J. bestimmt, dass vom 1. Juli d. J. die Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn mit dem Bezirk der königl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, das Unterelbesche Eisenbahn-Unternehmen mit dem Bezirk der königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, das Westholsteinische Eisenbahn-Unternehmen und das Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Unternehmen mit dem Bezirk der königl. Eisenbahn-Direction zu Altona vereinigt, und im letztgenannten Bezirk ein königl. Eisenbahn-Betriebsamt mit dem Sitze in Glückstadt errichtet werde. Zu demselben Zeitpunkt wird die Verwaltung und Betriebsleitung:

a) der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn dem der königl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt unterstellten königl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt,
b) des Unterelbeschen Eisenbahn-Unternehmens dem der königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover unterstellten königl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Harburg,
c) des Westholsteinischen Eisenbahn-Unternehmens und des Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Unternehmens dem der königl. Eisenbahn-Direction zu Altona unterstellten königl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Glückstadt, innerhalb der den königl. Eisenbahn-Betriebsämter durch die Allerhöchst unter dem 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Befugnisse übertragen werden.

Mecklenburg-Schwerin. (Errichtung eines Landes-Eisenbahnrathes.) In der kürzlich erschienenen Nummer des Regierungsblattes ist die Verordnung, betreffend die Errichtung eines Landes-Eisenbahnrathes, publicirt worden. Der zu errichtende Landes-Eisenbahnrath besteht aus 8 von den Ständen gewählten, aus 4 vom Ministerium des Innern aus den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie oder des Handelsstandes berufenen und aus 2 vom Ministerium des Innern aus der General-Eisenbahn-Direction bestimmten Mitgliedern. Der

Landes-Eisenbahnrath wird vom Ministerium des Innern mindestens zweimal im Jahre und ausserdem auf Antrag des Vorsitzenden einberufen. Der Landes-Eisenbahnrath hat in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Verlangen des grossherzoglichen Ministeriums des Innern sein Gutachten zu erstatten, auch kann derselbe in Angelegenheiten dieser Art selbständige Anträge an das grossherzogliche Ministerium des Innern richten und beanspruchen, dass ihm jeder Zeit auf seine Anfrage Auskunft in Eisenbahn-Verkehrssachen ertheilt werde. Er ist in allen, die Eisenbahn-Verkehrsinteressen des Grossherzogthums oder einzelner Districte desselben berührenden wichtigen Fragen zu hören. Insbesondere gilt dies von wichtigeren Massregeln bei der Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife, vor Allem von den Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differential-Tarifen (unregelmässig gebildeten Tarifen, abgesehen jedoch von solchen Tarifen, welche nur in der Uebertragung der Tarife der kürzesten und billigsten Route auf concurrirende Routen bestehen). Auch Anträge wegen Abänderungen der allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife (allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification), sowie Anträge auf allgemeine Aenderungen der Betriebs- und Bahnpolizei-Reglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen, können dem Landes-Eisenbahnrath zur Aeusserung vorgelegt werden.

Sachsen-Coburg-Gotha. (Bau von Localeisenbahnen.) Der Landtag des Herzogthums Gotha trat am 12. Mai zu einer ausserordentlichen Sitzung zusammen, um über die Vorlage, betreffend die mit Preussen vereinbarten Staatsverträge über den Bau weiterer vier Localeisenbahnen, nämlich der Linien Friedrichroda—Georgenthal, Gräfentonna—Langensalza, Döllstedt—Walschleben und Jacobsleben—Jennstädt. Preussen übernimmt auch für diese den Bau und Betrieb. Die betheiligten Gemeinden leisten ansehnliche Zuschüsse und ausserdem hat die Staatscasse für die erstgenannte Strecke 150.000 Mk. beizusteuern. Die Vorlage wurde zunächst der Commissions-Berathung überwiesen.

Sachsen. (Bahnbauten.) Während der Bau der für die letzte Etatperiode bewilligten 98·3 km neuen sächsischen Eisenbahnstrecken noch nicht ganz vollendet ist, sind schon wieder 147·8 km neue Bahnlinien mit einem Kostenaufwande von 16 Millionen Mark von dem im Februar d. J. versammelt gewesenen sächsischen Landtage zum Bau genehmigt worden. Davon werden 55·5 km normalspurig ausgeführt, meist Verbindungsstrecken bestehender wichtiger Bahnen mit zu erwartendem Durchgangsverkehr. Auch in Reuss j. L. entwickelt sich eine rege Bauthätigkeit für Bahnen, von denen einige die sächsische Staatsbahn-Verwaltung ausführt. Grosses Gewicht wird Seitens der Regierung auf die ziemlich kostspielige und schwierige Linie Triptis—Ebersdorf—Lobenstein—Blankenstein gelegt, welche nach ihrer Fortsetzung bis Marxgrün-Hof eine der kürzesten Linien von Norden nach Süden (Bayern, bezw. Oesterreich) darstellen und einen bedeutenden Verkehr aufzunehmen haben wird. Als Transportmittel für Güter und Materialien aller Art auf kürzere Strecken finden die Drahtseilbahnen in neuerer Zeit immer weitere Verbreitung. Ein sehr leistungsfähiges Etablissement für diese Specialität in Gohlis—Leipzig hat während seines siebzehnjährigen Bestehens 445 Anlagen mit einer Gesammtlänge von nahezu 500.000 Metern zur Ausführung gebracht.

Schweiz. (Fristerstreckung rücksichtlich der Bestimmungen der Concession für die schmalspurige Eisenbahn von Samaden nach Maloja.) Die in Art. 5 der Concession für eine schmalspurige Eisenbahn von Samaden nach Maloja vom 23. December 1886 angesetzte und durch Bundesraths-Beschluss vom 31. Jänner 1888 erstreckte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen, technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschafts-Statuten wurde laut Beschlusses des Bundesrathes neuerdings um 2 Jahre, das heisst bis zum 23. December 1891 verlängert.

— (Fristerstreckungen für die Erfüllung concessionsmässiger Verpflichtungen.) Die in Art. 5 der Concession für schmalspurige Strassen-Eisenbahnen von Genf nach St. Julien (mit Abzweigung nach Bossey u. s. w.) vom 29. August 1887 angesetzte und auch für die am 23. December 1887 concessionirte Abzweigung von Choulex nach Jussy, eventuell bis Moniaz, sowie für die durch Bundesraths-Beschluss vom 20. December 1889 bewilligte Erweiterung (Linien Châtelaine—Vernier—St. Genis, Genf—Klein-Saconnex und Genf—Vésenaz—St. Maurice) geltende Frist zur Einreichung der vorschriftgemässen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschafts-Statuten, wurde laut Beschlusses des Bundesrathes vom 2. Mai 1890 für die noch nicht gebauten, beziehungsweise in Angriff genommenen Linien und Theilstrecken um 2 Jahre, das heisst bis zum 29. April 1891 verlängert.

Bulgarien. (Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnlinie Jamboli—Burgas.) Am 26. Mai wurde die neue Bahnlinie Jamboli—Burgas feierlich eröffnet und dem Verkehre übergeben. Da das bestellte rollende Material erst im Herbste dieses Jahres fertig wird, hat die bulgarische Regierung von der österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zwei Locomotiven gekauft und von den königl. ungarischen Staatsbahnen hundert Waggons ausgeliehen, um den Betrieb sofort beginnen zu können.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Berührung von Carlovassi auf der griechisch-orientalischen Linie.) Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Echelle Carlovassi im Exportverkehre mit den nationalen Häfen, hat der Verwaltungsrath des österr.-ungar. Lloyd mit Zustimmung des k. und k. Ministeriums des Aeussern, das facultative Anlaufen von Carlovassi auf der griechisch-orientalischen Linie während der Export-Saison bei eintretenden Conjuncturen unter der Bedingung verfügt, dass die Ankunft des Dampfers in Smyrna keine Verzögerung erleidet.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

3. Juni,	um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Milano“, Capitän G. Verona, nach Venedig.
4. „	um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Flora“, Capitän M. Botterni, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
5. „	um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Messina“, Capitän G. Sabbadini, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.
5. „	um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur“, Capitän A. Malusa, nach Venedig.
6. „	um 11 Uhr Vormittags Dampfer „Fiume“, Capitän G. Vitaglich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
7. „	um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Yole“, Capitän P. Covacich, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.
24. „	um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Milano“, Capitän G. Verona, nach Venedig.

Levante-Dienst.

3. Juni,	um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Memfi“, Capitän G. Mattiazzi, nach Batum, mit Berührung von Patras, Sira, Piräus, Salonich, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasonda und Trapezunt.
5. „	um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Argo“, Capitän G. Sirovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.
6. „	zu Mittag, Dampfer „Euterpe“, Capitän A. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa und Beyruth. Ferner nach Alexandretta, Lattachia, Tripoli und Mersina, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.
7. „	um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Elektra“, Capitän G. Mahorcich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Juni,	4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Amphitrite“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.
15. „	um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Medusa“, Capitän G. Mettel, nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Periodische Nachaichung aichpflichtiger Gegenstände. (Entscheidung des k. k. Handelsministeriums rücksichtlich der Berechnung der normirten Frist.) Anlässlich der Seitens eines Organes der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorgenommenen Inspicirung einer Bahn wurden bei einzelnen Brücken-, Magazins- und Gepäckswaagen Aichungsstempel vom 1., bezw. 8. Jänner 1888 vorgefunden. Laut § 1 Punkt b der Handelsministerial-Verordnung vom 28. März 1881, R.-G.-Bl. Nr. 30, sind im öffentlichen Verkehre alle Gewichte und Waagen noch vor Ablauf von je zwei Jahren der Nachaichung zu unterziehen, wobei jedoch laut § 2 dieser Verordnung der Lauf der festgestellten Fristen bezüglich der sub § 1 b genannten Gegenstände mit dem 1. Jänner desjenigen Jahres zu beginnen hat, welches dem durch die aichämtliche Beglaubigung ausgewiesenen Jahre der ersten Aichung, bezw. letzten Nachaichung des betreffenden Gegenstandes folgt. Auf die Anfrage der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, ob durch die Anwendung der obigen Bestimmungen, den Intentionen des k. k. Handelsministeriums in dem Falle entsprochen wäre, wenn eine Waage, die beispielsweise am 1. Jänner 1888 geaicht wurde, erst am 31. December 1890 nachgeaicht würde, hat das k. k Handelsministerium nachfolgende Entscheidung getroffen. „Für die Berechnung der in der Ministerial-Verordnung vom 28. März 1881, R.-G.-Bl. Nr. 30, normirten Frist, innerhalb welcher die im § 1 sub lit. b dieser Verordnung angeführten aichpflichtigen Gegenstände der periodischen Nachaichung zu unterziehen sind, ist im Sinne des § 2 ibidem nur das Jahres- niemals aber das Tages- oder Monatsdatum der vorhergegangenen ersten Aichung, bezw. letzten Nachaichung massgebend. Der Lauf der im § 1 vorcitirten Verordnung festgestellten Frist beginnt sohin auch für eine am 1. Jänner 1888 geaichte oder nachgeaichte Waage mit 1. Jänner 1889 und wird mithin, betreffs der in Rede stehenden Waagen den bestehenden Vorschriften genügt, wenn dieselben vor Ablauf des Jahres 1890 neuerdings geaicht werden.“

[23. Mai 1890, Z. 20.624.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 24. Mai wurde die (70.) ordentliche Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Markgraf Alexander Pallavicini und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialrath Ritter von Pollanetz abgehalten. Der Präsident widmete zunächst den verstorbenen Mitgliedern des Verwaltungsrathes Gustav Ritter von Schoeller und Otto Hausner einen ehrenden Nachruf. Die Versammlung ehrte das Andenken der Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen. Der Vorsitzende brachte ferner die Demission des Directors Regierungsrathes Benedict Ronsperger und die Ernennung des bisherigen Vorsitzenden der Direction Hofrath Richard Jeitteles zum General-Director zur Kenntniss der Versammlung. Sodann erstattete der General-Director den Jahresbericht des Verwaltungsrathes.

„Die Erstattung unseres Jahresberichtes — heisst es darin — können wir mit der erfreulichen Mittheilung einleiten, dass sich der Verkehr auf den älteren Strecken unseres Hauptbahnnetzes abermals in sehr günstiger Weise entwickelt und sich auch auf der Ergänzungslinie Kojetein-Bielitz merklich gehoben hat. Die auf der letzteren erzielten Transport-Einnahmen betrugen im abgelaufenen Geschäftsjahre 858.810 fl. 49 kr., und hat sich sonach die per Kilometer und Jahr entfallende Quote auf 4750 fl. gegen 3951 fl. im Vorjahre, d. i. um 20·22 pCt., erhöht. Die Transport-Einnahmen des ganzen Hauptbahnnetzes haben um die Summe von 1,583.729 fl. 68 kr., d. i. um 5·94 pCt., zugenommen, wovon 316.711 fl. 55 kr. oder 6·62 pCt. auf den Personen- und Gepäcksverkehr und 1,267.018 fl. 13 kr. oder 5·79 pCt. auf den Eilgut- und Frachtenverkehr entfallen. Die anderen Einnahmen des Bahnbetriebes haben sich gegen das Vorjahr um die Summe von 84.322 fl. 25 kr. erhöht. Dabei ergibt sich das Verhältniss der eigentlichen Betriebs-Ausgaben zu den Betriebs-Einnahmen mit 43·5 pCt., also nur um Weniges ungünstiger als im Vorjahre, wo dasselbe 43·29 pCt. betrug.

Der Reinertrag aus dem Betriebe des Hauptbahnnetzes ergab sich mit 8,157.318 fl. 14 kr. und ist daher um 508.530 fl. 12 kr. höher als jener des Vorjahres. Von diesem Reinertrage gebührt die Hälfte des Ueberschusses über den eine Jahresdividende von 100 fl. per Actie ergebenden Betrag von 7,451.125 fl., sonach die Quote von 353.096 fl. 57 kr. dem Staate, so dass der für die Gesellschaft verbleibende Reinertrag 7,804.221 fl. 57 kr. beträgt. Das Erträgniss unserer übrigen Geschäftszweige, d. i. der Localbahnen, des gesellschaftlichen Montan- und Privatbesitzes sowie die Zinsen des allgemeinen Reservefonds, andere Zinseneingänge und sonstige Erträgnisse ergaben zusammen 1,778.479 fl. 46 kr., also um 107.515 fl. 82 kr. mehr als im Vorjahre. Die Localbahnen haben auch im Jahre 1889 das Zinsenerforderniss für das dieselben belastende Anlagecapital hereingebracht und noch einen — allerdings kaum nennenswerthen Reinertrag von 366 fl. 11 kr. (gegen 25.870 fl. 45 kr. im Vorjahre) — geliefert.“

Nach Verlesung des Jahresberichtes eröffnete der Vorsitzende die Debatte. Auf eine Anfrage des Actionärs Eduard Beer erwiderte der General-Director, die Angelegenheit des Zonentarifes beschäftige gegenwärtig alle grösseren Eisenbahn-Verwaltungen, und er glaube, dass die Actionäre das Studium dieser Frage mit Beruhigung der Fürsorge des Verwaltungsrathes und der Direction anheimstellen können. Der Präsident fügte hinzu, es werde das Bestreben des Verwaltungsrathes sein, in der wichtigen Frage der Herabsetzung der Personentarife den Actionären keine weitere Belastung aufzuerlegen. Hierauf wurde der Jahresbericht einstimmig genehmigt.

Der Präsident theilte nun die Anträge des Verwaltungsrathes in Betreff der Verwendung des Reingewinnes mit. Dieselben gehen dahin, 5,625.599 fl. 38 kr. zur Auszahlung einer Superdividende von 75 fl. 50 kr. für jede ganze Actie zu verwenden, ferner 25.000 fl. als ausserordentliche Dotation der Bergbau-Bruderlade zuzuführen und den Rest von 632.499 fl. 21 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Der am 1. Juli 1890 fällige Coupon einschliesslich jener Abschlagszahlung von $2^1/_2$ pCt. wird daher für eine ganze Actie mit 101 fl. 75 kr., für eine halbe Actie mit 50 fl. $87^1/_2$ kr., für eine Fünftel-Actie mit 20 fl. 35 kr. eingelöst werden. Diese Anträge wurden einstimmig angenommen. Ebenso wurde dem Antrage des Verwaltungsrathes, betreffend die Erwirkung von Concessionen für Localbahnen, sowie dem Antrage auf Abänderung des § 5 der Pensionsstatuten einhellig die Zustimmung ertheilt.

In den Verwaltungsrath wurden für die sechsjährige Functionsdauer wiedergewählt: Graf Philipp Boos-Waldeck, Vincenz Ritter von Dutschka, Dr. C. Freiherr von Felder und Dr. Josef Stöger; ferner wurden Leon Ritter von Chrzanowski und David Weisweiller (an Stelle der Herren Hausner und Hornbostel) für eine zweijährige und Emanuel Freiherr von Spens-Booden (an Stelle des Herrn Ritter von Schoeller) für eine vierjährige Functionsdauer neugewählt.

Oesterr. Nordwestbahn. (Generalversammlung.) Am 28. Mai wurde die (23.) ordentliche Generalversammlung der Oesterr. Nordwestbahn abgehalten. Der Vice-Präsident des Verwaltungsrathes Dr. Josef R. v. Mitscha, welcher die Versammlung leitete, constatirte zunächst deren Beschlussfähigkeit in Folge Anwesenheit von 59 Actionären, welche 47.962 Actien und 4795 Stimmen vertraten und widmete hierauf dem verstorbenen Präsidenten des Verwaltungsrathes, Grafen Otto Chotek, einen ehrenden Nachruf, welchem die Versammlung durch Erheben von den Sitzen ihre Zustimmung ertheilte. Zur Tagesordnung übergehend, wurde zunächst der Geschäftsbericht für das Jahr 1889 zur genehmigenden Kenntniss genommen und hierauf dem Verwaltungsrathe im Sinne des vom Revisor, Dr. Max Freiherr v. Mayr, erstatteten Berichtes einstimmig und ohne Debatte das Absolutorium ertheilt. Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes wurde beschlossen: 1. Den am 1. Juli 1890 fälligen Coupon der Stamm-Actien mit 4 fl. 50 kr. einzulösen und den Betrag von 18.247 fl. auf neue Rechnung vorzutragen; 2. den am 1. Juli 1890 fälligen Coupon der Actien lit. B mit 11 fl. einzulösen und den Betrag von 145.916 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder Johann Freiherr von Liebig und Emil Sax für eine sechsjährige Functionsdauer wieder-, Max Eugen Graf Hardegg (an Stelle des Grafen Otto Chotek) für eine vierjährige Functionsdauer neugewählt. Die bisherigen Revisoren Cäsar von Foregger, Dr. Max Freiherr von Mayr und Rudolf Rimböck, sowie deren Ersatzmänner Friedrich Albani, Adolf Schenk von Ledecz und Michael Stammhammer wurden wieder zur Function berufen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 24. Mai bei der Firma:

„Privilegirte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“

eingetragen, dass dem Johann Klima, General-Inspector, laut Beschlusses des vereinigten Verwaltungsrathes vom 13. April 1890 das Recht der collectiven Firmazeichnung ertheilt wurde,

Das Lagerhaus der Stadt Wien. (Dessen Entstehung und Entwicklung.) Anlässlich der allgemeinen land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien 1890 hat der Director des Lagerhauses der Stadt Wien, Eduard Strasser, eine Denkschrift verfasst, worin die Geschichte und die Leistungen des städtischen Lagerhauses zusammengestellt sind. Die Concessionirung erfolgte mit Handelsministerial-Erlass vom 30. September 1876, Z. 29.927; eröffnet wurde das Lagerhaus der Stadt Wien am 23. October 1876. Dasselbe besteht aus 2 getrennten, durch Schienenstränge verbundenen Complexen: der Prateranlage mit der Maschinenhalle und der Quaianlage mit dem Landungsplatze an der Donau. Aus der finanziellen Uebersicht ist zu entnehmen, dass im Jahre 1889 781.524·88 fl. im Lagerhause investirt waren. Die Einnahmen sind von 151.914·68 fl. im Jahre 1877*) auf 323.439·41 fl. im Jahre 1889, die Ausgaben von 147.612·60 fl. auf 252.655·18 fl. gestiegen. Der höchste Ueberschuss war im Jahre 1888 mit 100.897·08 fl., der grösste Ausfall im Jahre 1880 mit 19.358·54 fl. Nach vorgenommenen Abschreibungen beträgt 1889 das investirte Capital 258.500·61 fl.

Die Lagerbewegung bezifferte sich:

Jahr	Einlagerung	Auslagerung	Gesammtumsatz
		Metercentner	
1876 {November, December}	148.025	48.491	196.516
1877	612.654	504.775	1,117.429
1878	493.176	518.746	1,011.922
1879	894.688	720.486	1,615.174
1880	504.343	667.688	1,172.031
1881	621·018	597.727	1,218.745
1882	808.684	770.006	1,578.690
1883	1,255.559	1.194.570	2,450.127
1884	862.928	1,004.870	1,867,798
1885	1,485.195	1,260.649	2,745.844
1886	1,331.045	1,320.268	2,651.313
1887	1,511.690	1,608.418	3,120.108
1888	1,744.019	1,585.053	3,329.072
1889	1,377.796	1,505.165	2,882.961

Den Hauptumsatz bilden Cerealien. Die Belehnung war am stärksten in den Jahren 1877 bis 1880, in welchen sie bis über 2 Millionen Gulden stieg.

*) Im Jahre 1876 war das Lagerhaus nur in den Monaten November und December im Betriebe und betrugen die Einnahmen 17.899·01 fl., die Ausgaben 21.700·22 fl.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 3. Neuerungen an Militär-Cravatten und deren Halsstreifen. — Sigmund Gans. 12./4.
„ 3. Neuerungen an Mützen zur Verhinderung der Schweissbildung. — Carl Hoffmann. 15./4.
„ 4. Eine Lampe oder Laterne mit einseitig wirkendem Luftdruck, genannt „Automat-Lampe". — Gustav von Medvey und Franz Wlach. 8./4.
„ 5. Verfahren und Apparat zum Perforiren von Bohrröhren im Bohrloch. — Fauck & Co. 10./4.
„ 13. Condensatoren für Dampfmotoren. — Josef Chételat. 12./2.
„ 13. Wasserrohrkessel. — James Paxman. 8./4.
„ 13. Kesselfeuerung. — Edwin Marsh. 10./4.
„ 14. Verbesserungen an Doppelschiebersteuerungen behufs energischer Einwirkung des Regulators auf die Expansion. — Dr. R. Pröll. 10./4.
„ 20. Zonenkartenträger. — Johann Klein & Co. 4./2.
„ 20. Verbesserungen an elektrisch-akustischen und elektrisch-optischen Controlen bei Eisenbahn- oder anderen Sicherheitsapparaten (Signalvorrichtungen). — Franz Gattinger. 3./4.
„ 20. Neuerungen an automatischen Signalisirscheiben. — Arthur Thomas Metcalf Johnson. 8./4.
„ 20. Neue Nothbremseinrichtung für Luftdruck-Zweikammer-Bremsen bei Eisenbahn-Fahrzeugen. — Michael Schleifer. 12./4.
„ 21. Construction eines Elektrometers. — Carl Tepiš. 30./3.
„ 21. Neuerungen an Phonographen. — Johann Weber und Vincenz Lahola. 31./3.
„ 21. Neuerungen an Leitungsdrähten für Telephonströme. Dr. Gustav Jäger. 5./4.
„ 21. Isolirmittel für elektrische Leitungen und Kabel. — Georg Eduard Heyl. 5./4.
„ 21. Maschinen zum Isololiren elektrischer Leiter. — Charles T. Stetson. 8./4.
„ 21. Vorichtung zum Messen elektrischer Ströme. — Madison Munroe Garver. 8./4.
„ 21. Neuerungen an elektrischen Beförderungsanlagen, Telpherage-Systemen. — James Eveleth Maynadier. 8./4.
„ 21. Multiplex-Selbstvermittlung für Fernsprech- und Telegraphennetze. — Michael Schwabacher. 9./4.
„ 21. Umkehrbare Wechselstrommaschine, bei der Anker- und Feldmagnete symmetrisch sind. — Charles Paul Bary. 10./4.
„ 21. Schraubenmuffenkuppelung für Blitzableiterkabel. — Heinrich Ferdinand Douté. 10./4.
„ 21. Ein regulirbares Luft- oder Wasserpolster für Telephonhörrohre. — Carl Wendschuch. 11./4.
„ 21. Verbesserungen an Elektromotoren und Dynamomaschinen. — Josef Anton Gfall. 13./4.
„ 23. Verfahren zur Darstellung von Schmierölen aus dünnflüssigen Mineralölen. — Robert Krause. 2./4.
„ 26. Neuerungen in der Erzeugung von Leuchtgas aus Kohle und ähnlichem Material. — John Henry Richardson Dinsmore und John Henry Fergusson. 31./3.
„ 26. Herstellung von Heiz- oder Leuchtgas unter folgeweiser Benützung eines continuirlich betriebenen Schachtofens. — Ernst Althaus. 3./4.
„ 37. Vorrichtung zum Feststellen geöffneter Thüren und Fenster. — Wilhelm Meissner. 11./4.
„ 44. Farkartenhalter. — Carl Kneile. 2./4.
„ 59. Neuerungen an Vacuumdampfpumpen (Pulsometern) — The Irrigation Pump-Company. 8./4.
„ 59. Doppelwirkende Pumpe mit schwingendem Kolben. — C. Ax. 12./4.
„ 63. Schraubenschlüssel zum Lösen und Befestigen der Achsenmuttern von Fahrzeugen. — Frederik Alfred Wegner. 14./9. 1889.
„ 63. Cavallerie- und Officiers-Dienstsattel. — Carl Bernhard. 6./2.
„ 63. Neuerung an Bremsen für Fahrzeuge. — Carl Nittinger und Albert Rotter. 3./4.
„ 74. Alarmvorrichtung. — V. Neumann. 4./4.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. d. J. den Ministerial-Vicesecretären im Handelsministerium Moriz Felicetti von Liebenfels und Dr. Mansuet Kosel den Titel und Charakter eines Ministerial-Secretärs allergnädigst zu verleihen geruht.

Bacquehem m. p.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat in seiner unmittelbar auf die Generalversammlung vom 24. Mai folgenden Sitzung die Neuwahl des Präsidiums sowie auch jene des Comité vorgenommen. Hiebei sind alle bisherigen Functionäre, und zwar die Herren Alexander Markgraf Pallavicini als Präsident, Philipp Graf Boos-Waldeck als Vice-Präsident, dann die eben genannten Beiden, sowie Alfred von Lenz, Dr. Josef Stöger und Ludwig Tenenbaum als Mitglieder des Comité wiedergewählt worden.

Priv. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Bei der in Gemässheit des § 21 der gesellschaftlichen Statuten in der Sitzung des vereinigten Verwaltungsrathes vom 22. Mai vorgenommenen Wahl wurde Se. Excellenz Sisinio Freiherr von Pretis-Cagnado zum Präsidenten und Carl Mallet und Friedrich von Harkányi zu Vice-Präsidenten des vereinigten Verwaltungsrathes für das Betriebsjahr 1890 gewählt. Bei der in der Sitzung des Wiener Verwaltungsrathes vom 24. Mai vorgenommenen Wahl wurde Se. Excellenz Sisinio Freiherr von Pretis-Cagnado zum Präsidenten und Carl Ritter von Zimmermann-Göllheim zum Vice-Präsidenten des Wiener Verwaltungsrathes für das Jahr 1890 gewählt.

Der Wiener Verwaltungsrath der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hat laut Sitzungsbeschlusses vom 31. März 1890 den gesellschaftlichen General-Inspector Johann Klima mit der Stellvertretung des Directors für das österreichische Bahnnetz betraut. [H.-M.-Z. 14.548.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für den Transport von Personen und Reisegepäck.

Mit 16. Juni 1890 gelangt auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Betriebe derselben stehenden Privatbahnen. mit Ausnahme der Linien: Böhm.-Leipa — Niemes, Chodau - Neudek, Elbogen - Neusattel, Kaschitz-Radonitz, Nusle - Vršovic—Modřan, Potscherad-Wurzmes, Mährische Westbahn, Olmütz-Čellechowitz, Vöcklabruck-Kammer, Wels (Haiding)-Aschach, Wittmansdorf-Ebenfurth, Gleisdorf-Weiz, Lemberg-Bełzec (Tomaszów), Kolomeaer Localbahnen, Bukowinaer Localbahnen ein neuer für den Transport von Personen und Reisegepäck zur Einführung, unter gleichzeitiger Aufhebung des Tarifes vom 1. August 1885, sammt Nachträgen I—VI des Tarifes für Haltestellen vom 1. März 1888, des Ausnahmetarifes für den Verkehr mit Vorarlberg- und Arlberg-Stationen vom 1. October 1887, der Tarife für Vergnügungszüge vom 20. März 1888 und vom 14. August 1884, des Tarifes für Sonntags-Tour- und Retourbillets von Graz nach Fehring vom 1. Mai 1889, des Tarifes für Saison-Tour- und Retourkarten von Wien nach Stationen der Kronprinz Rudolf-Bahn, Vorarlberg- und Arlbergbahn vom 1. Juni 1889, des Tarifes für die Localstrecken Wien—Neulengbach—Kaiser-Ebersdorf, Wien-Tulln vom 1. Juli 1889, des Tarifes für Tour- und Retourkarten von Prag bis Beneschau vom 9. Juni 1889, des Ausnahmetarifes zwischen Lemberg und Mikołajów, Stryj und östlich von Stryj, sowie westlich von Dublany-Kranzberg gelegenen Stationen vom 15. Juli 1889, des Tarifes der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn vom 1. August 1887, der Tarife der Localbahnen Fehring-Fürstenfeld vom 1. October 1885 und Asch-Rossbach vom 26. November 1885.

Sämmtliche Fahrlegitimationen (auch Jahres- und Saisonkarten), welche vor dem 16. Juni 1890 gelöst wurden, und deren Giltigkeit erst nach diesem Tage erlischt, werden auch nach dem 16. Juni als giltig anerkannt. Gepäcks-Freigewicht wird denselben insoweit gewährt, als dies bisher zugestanden war.

Werthmarken aus Stamm- und Zusatzheften werden auch ab 16. Juni, während der Dauer der Giltigkeit der einzelnen Hefte, an den Personencassen an Geldesstatt angenommen.

Wien, am 29. Mai 1890. [361]

Zuckerverkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Budapest etc.

Reexpedition von auf Grund des Uebernahmetarifes vom 15. Februar 1890 abgefertigten Zuckersendungen in Wien Lagerhaus.

Die an dem vom 15. Februar 1890 giltigen Uebernahmstarife für den Verkehr von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Wien Donauuferbahn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betheiligten Verwaltungen bewilligen im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen rücksichtlich der in diesem Uebernahmetarife enthaltenen Relationen für Zuckersendungen aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) bei Auflieferung von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Quantum das Reexpeditionsverfahren in der Station Wien Lagerhaus unter den in der Kundmachung über die Reexpedition von Zuckersendungen im Lagerhause der Stadt Wien, giltig vom September 1886, festgesetzten Bedingungen.

Die Reexpeditionsfrist wird auf 9 Monate, gerechnet vom Datum des Eintreffens der Sendungen im Lagerhause der Stadt Wien, festgesetzt. Der durch die directen Frachtsätze nicht gedeckte Theil der Frachtgebühren beträgt 4·5 kr. ö. W. pro 100 kg.

Wien, am 24. April 1890. [362]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Heftes 1 zu Theil III des Verbands-Gütertarifes.

Auf Seite 132 des vom 1. März 1890 giltigen Heftes 1 zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes ist für Wien (Westbahnhof)-Schwandorf der Frachtsatz von 1·94 Mk. und der Zuschlag von 2·0 Pfennig nachzutragen, und auf Seite 133 der Frachtsatz für Schönfeld-Lassee-Schwandorf von 23·5 auf 2·35 Mk. abzuändern.

Wien, am 27. Mai 1890. [363]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Frachtsätze für ermässigte Eilgüter im Verkehre zwischen mährischen Stationen einerseits und Stationen der Böhmischen Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn andererseits.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1890 tritt eine Zusammenstellung der Frachtsätze für ermässigte Eilgüter zwischen den Stationen Brüsau-Brünnlitz, Hohenstadt, Littau, Müglitz, Olmütz, Stefanau und Zwittau einerseits und Stationen der Böhmischen Nordbahn andererseits, ferner zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Mährisch-schlesischen Centralbahn einerseits und Stationen der Böhmischen Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn andererseits in Kraft.

Exemplare liegen in den betreffenden Stationen und bei den betreffenden Verwaltungen zur Einsicht auf.

Wien, am 31. Mai 1890. [364]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtsatz für Mühlenfabricate Hatvan-Berlin.

Mit 1. Juni 1890 tritt mit Giltigkeit bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1890 unter Einhaltung der im Verbandstarife Theil II, Heft 2, des rubricirten Verbandes angeführten Bestimmungen für Mühlenfabricate von Hatvan nach Berlin der Frachtsatz von 3·71 Mk. pro 100 kg (inclusive Transportsteuer und Cours) in Kraft.

Budapest, am 31. Mai 1890. [365]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Ausgabe von Tour-, sowie Tour- und Retourkarten in der Haltestelle Komeise.

Vom 15. Juni 1890 an werden in der Haltestelle Komeise nebst den bereits bestehenden Billets noch nach den Stationen Troppau M.S.C.B. und Ziegenhals nachstehende Tour- sowie Tour- und Retourbillets ausgegeben, und zwar:

Kilometer	Von Komeise nach	Tourbillet			Tour- und Retourbillet	
		I.	II.	III.	II.	III.
		Classe				
		Kreuzer österr. Währung				
36	Ziegenhals . . .	177	122	74	198	123
30	Troppau M.S.C.B.	147	102	63	172	108

Wien, am 25. Mai 1890 [366]

Oesterreichisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 15. Juli n. St. 1890 werden die in den Tarifen für den Oesterreichisch - Südwestrussischen Grenzverkehr:

a) Tarife und Transportbestimmungen für Gütersendungen im Verkehre zwischen Oesterreich und Südwestrussland vom 1. Mai n. St. 1886 sammt Nachträgen;
b) Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. vom 1. Mai n. St. 1886 sammt Nachträgen;
c) Specialtarif für den Transport von Mineralölen von den Odessaer Stationen nach österreichischen Stationen vom 1./13. Juli a./n. St. 1887 sammt Nachtrag;
d) Specialtarif für den Transport von Mineralölen von der Station Soljanaja-Pristan nach österreichischen Stationen vom 1. December n. St. 1887

enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 28. Mai 1890. [367]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen.

Zu dem vom 1. Juni 1890 giltigen Tarife, Theil I, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband gelangt gleichzeitig ein Druckfehler-Berichtigungsblatt zur Hinausgabe.

Hieraus ist hervorzuheben die Berichtigung der französischen Classification auf Seite 171, wo es bei der Position Holzzellstoff, doppeltschwefligsaurer oder schwefligsaurer, statt Sp.-T. Nr. 9 [3)] richtig heissen soll: „Sp.-T. 19 [3)]".

In dem gleichfalls vom 1. Juni 1890 giltigen Tarife, Theil II a, Heft 1, ist auf Seite 83 in der vorletzten Zeile anstatt § 16 zu setzen: „Artikel 16".

Ebenso ist im Tarife, Theil II b, im rothen Einlegeblatte im 3. Alinea anstatt Seite 83 zu setzen: „Seite 93".

Wien, am 31. Mai 1890 [368]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1255	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gebrannten Kalk	Repora *)	Prag (Smichow)	Bei Einhaltung der für den Ausnahmetarif VIII des Localgütertarifes der Prag-Duxer Eisenbahn bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1890	Localtarif	kr. 6·4	kr. 5·0	kr. 1·4	Im Kartirungswege		*) Für die Ueberführung des Kalksteines von der currenten Strecke zwischen Hlubočep und Repora nach der letztgenannten Station gelangt eine Ueberfuhrsgebühr von 4·6 kr. pro 100 kg zur Einhebung
					Den übrigen Stationen der Prag-Duxer Eisenbahn				Classe C	Die im Nachtrag I zum Localgütertarife der P.D.B. für die Station Hlubočep eingestellten Frachtsätze des Ausnahmetarifes VIII	Verschieden			
1256	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinkohle zu Regiezwecken der königl. bayerischen Staatseisenbahnen	Lititz und Dobřan	Eisenstein trs.	**Bezug eines Minimalquantums von 40000 Tonnen.** Frachtzahlung mindest. nach der Tragfähigkeit der Wagen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen haben die königl. bayerischen Staatseisenbahnen als Absender und Empfänger zu erscheinen	Vom 1. Juni 1890 bis zum 31. Mai 1891			0·30 Mark		Im Kartirungswege		
				Lititz	Eger transit mit der Bestimmung für Hof, Neuenmarkt, Hochstadt-Marktzeuln, Bamberg und Weiden					0·30 Mark				
1257	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft		Schotter	Ujfalu	Wien Donauquai St.E.G. (Abzweigung bei der Stadlauer Brücke transit)	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif	Besteht keiner	9·9 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb 8 Tagesstunden nach Beistellung der Wagen auf eigene Kosten zu besorgen
1258	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Melasse, osmosirte Melasse und Osmosewasser	Olmütz St.E.G. loco und transit	Kolin St.E.G. loco*)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung einschlägiger Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif, resp. Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif	kr. 48·7	kr. 46·0	kr. 2·7	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1891	*) Auf den bezüglichen Original-Frachtbriefen muss bahnämtlich bestätigt sein, dass die Sendungen vom Bahnhofe in Kolin in ein dortiges Etablissement zur Verarbeitung überführt wurden
				Brünn St.E.G. loco und transit					49·3	46·0	3·3			
		Oesterr. Nordwestbahn		Grammat-Neusiedl loco und transit	Kolin St.E.G. oder Oe.N.W.B. loco*)				65·4	57·1	8·3			
				Bruck a/L. St.E.G. transit					73·9	60·7	13·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1259	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kalk und Kalkstein	Der Station Beraun (B.W.B. und k.k.St.B.)	Dux-Liptitz (Station)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Unterlassung jeder Routenvorschreibung Seitens der Versender. Das Abladen haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten zu besorg.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Tarif, Theil II, Heft D, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1890	Verschieden	24·9 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1260	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Bahnen	Puddelofen-, Schweissofen-, Converter- und Frischfeuerschlacken	Chlumec-Pilař	M.-Ostrau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Effectuiren des Auf- und Abladens durch Parteiorgane; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	54·7 kr.		Im Kartirungswege.		

Berichtigungen. Galizische Carl Ludwig-Bahn. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 60 ddo. 24. Mai c., sub Pos 1206, für Soda, Chlorkalk und Schwefelsäure nach Złoczów publicirte Refactiesatz von „192·3 kr. pro 100 kg" ist auf **102·3 kr. pro 100 kg** richtig zu stellen.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 60 vom 24. Mai 1890, sub Post 1215, verlautbarte Frachtbegünstigung für Brennholztransporte von Baranów und Jáslany nach Krakau und Podgórze-Płaszów hat nicht „bis Ende December 1890" sondern **auf Jahresfrist** Geltung.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums unter welcher die Tarifermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 1 vom 2. Jänner 1890	7	Böhm. Westbahn, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Bahn	Garne	Turnau	Furth i/W. (B.W.B.) Eger (B.E.B.)	Diese Frachtermässigungen erlöschen mit dem Tage der Einführung des Nachtrages II zum Theil II, Heft 1, des Belgisch-Oest.-Ungar. Verbandstarifes vom 1. Juni 1887, frühest. jedoch mit 1. Juli 1890
			Flachs und Jute	Furth i/W. (B.W.B.) Eger (B.E.B.)	Turnau	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 64. **Wien, 5. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 16. April 1890 *) für die Localbahnen von Zauchtl nach Bautsch, von Zauchtl nach Fulnek und von Troppau nach Bennisch.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Actiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe nachstehender Localbahnen, und zwar: von Zauchtl nach Bautsch, von Zauchtl nach Fulnek und von Troppau nach Bennisch gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Gesellschaft diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238), sowie des Gesetzes vom 17. Juni 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 81), wie folgt, zu ertheilen:

§ 1. Wir verleihen der Actiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Recht zum Baue und Betriebe der nachstehenden als normalspurige Localbahnen auszuführenden Locomotiv-Eisenbahnen, und zwar:

1. von Zauchtl über Odrau und Wigstadtl nach Bautsch,
2. von Zauchtl nach Fulnek und
3. von Troppau nach Bennisch.

§ 2. Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildenden Eisenbahnen werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Gesellschaft abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahnen.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen

*) Enthalten in dem am 31. Mai 1890 ausgegebenen XXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 90.

bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gezetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig (30) Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist verpflichtet, die Detailprojecte für die im § 1 genannten Localbahnen binnen längstens sechs Monaten, vom heutigen Tage an gerechnet, dem Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen und den Bau dieser Localbahnen binnen längstens einem und einem halben Jahre vom Tage der bezüglichen Baubewilligung zu vollenden, sohin die fertigen Bahnen zu dem letztbezeichneten Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre zu übergeben und während der ganzen Concessionsdauer im ununterbrochenen Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in Barem oder in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4. Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5. Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238) und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852), dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die ermässigte Maximal-Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6. Die Ziffer des Anlagecapitals der im § 1 genannten Bahnen unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung. Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Beschaffung des Projectes, den Bau und die Einrichtung der Bahnen, wozu auch die Anschaffung der Fahrbetriebsmittel gehört, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten mit Einschluss der während der Bauzeit factisch bezahlten Intercalarzinsen und des bei der Capitalsbeschaffung effectiv erwachsenen Coursverlustes, keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung zu bringen sind.

Der Gesellschaft wird das Recht eingeräumt, zur Beschaffung des erforderlichen Anlagecapitals, welches innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen ist, für die im § 1 bezeichneten Bahnen Prioritäts-Obligationen, welche mit 4 pCt. in Noten österr. Währung verzinslich sind, in dem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Gesammtbetrage auszugeben.

Das Formular der Prioritäts-Obligationen unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale der bezüglichen Bahnlinie zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

§ 7. Bezüglich der Militärtransporte und der sonstigen Leistungen für die Heeresverwaltung haben die auf den übrigen Linien der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn jeweilig geltenden Bestimmungen auch auf die gegenwärtig concessionirten Localbahnen insoweit Anwendung zu finden, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linien und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint, worüber dem Handelsministerium die Entscheidung zusteht.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten auf den concessionirten Localbahnen im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 60) auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8. Die Gesellschaft ist verpflichtet, falls die gegenwärtigen Localbahnen Aerarial-, Landes- oder Bezirksstrassen im Niveau derselben übersetzen sollten oder zu deren Anlage Strecken einer solchen Strasse benützt würden, den Verkehr auf der bezüglichen Localbahn — wenn militärische Rücksichten dies erheischen — über Aufforderung der Militärbehörde ohne Entschädigungsanspruch einzustellen.

§ 9. Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit vom heutigen Tage bis zum 31. December 1975 festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues, dann der Eröffnung und Aufrechthaltung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10. Die Gesellschaft ist verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der gegenwärtig concessionirten Bahnen für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahnen nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C. zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 11. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, jede der concessionirten Localbahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung wann immer unter den nachfolgenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises wird, wenn die Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 erfolgt, das Reinerträgniss der einzulösenden Localbahn im günstigsten der letzten dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, rechnungsmässig abgeschlossenen fünf Jahre festgestellt.
2. Wenn die Einlösung nach Ablauf des Jahres 1903 erfolgt, werden zur Bestimmung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse der einzulösenden Localbahn während der letzten dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen rechnungsmässig abgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sohin der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.
3. Sollte jedoch der nach Zahl 1, respective 2 ermittelte Reinertrag nicht wenigstens die Annuität erreichen, welche zur 4percentigen Verzinsung und zur Tilgung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitals der einzulösenden Localbahn (§ 6) innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so wird dieser Annuitätenbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.
4. Das im Falle der Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 nach Zahl 1, respective nach Zahl 3 ermittelte Reinerträgniss erhöht sich um einen Zuschlag, welcher, falls die Einlösung vor Ablauf des Jahres 1893 erfolgt, 15 pCt., falls die Einlösung in den Jahren 1894 bis einschliesslich 1898 erfolgt, 10 pCt. und falls die Einlösung in den Jahren 1899 bis einschliesslich 1903 erfolgt, 5 pCt. beträgt.
5. Die zu leistende Entschädigung hat in einer Rente zu bestehen, welche im Falle der Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 dem nach Zahl 1 und 3 zu ermittelnden Erträgnisse nebst dem in Zahl 4 festgesetzten Zuschlage, im Falle der Einlösung nach Ablauf des Jahres 1903 aber in dem nach Zahl 2, respective 3 ermittelten Durchschnitts-, beziehungsweise Minimalerträgnisse ohne einen solchen Zuschlag gleichkommt.

   Diese Rente ist während der übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres Jahres nachhinein fälligen Raten an die Gesellschaft zu erfolgen.
6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der zur Einlösung gelangten Bahnlinie mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, soweit dieselben aus dem Anlagecapitale (§ 6) beschafft sind, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung, ihrer Bestimmung entsprechend, ganz oder theilweise bereits verwendet sind.

§ 12. Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, soweit dieselben aus dem Anlagecapitale (§ 6) beschafft sind, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung, ihrer Bestimmung entsprechend, ganz oder theilweise bereits verwendet sind.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahnen (§ 11) behält die Gesellschaft das Eigenthum des etwa aus dem eigenen Erträgnisse der bezüglichen Localbahnen gebildeten Rerservefonds und der ausstehenden Actien, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen der Gesellschaft errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung dieselbe von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass sie kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der gegenwärtig concessionirten Bahnen, sowie die Betriebseinrichtung derselben in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch den bei der Gesellschaft bestellten landesfürstlichen Commissär Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, soweit diese die gegenwärtig concessionirten Bahnen betrifft.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat die Gesellschaft eine Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

Ebenso wird die Gesellschaft bezüglich der gegenwärtig concessionirten Bahnen von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852) begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten enthoben.

§ 14. Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und der Gesellschaft das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am sechzehnten Tage des Monates April im Jahre des Heiles Eintausend achthundert und neunzig, Unserer Reiche im zweiundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahnen a) von Zauchtl nach Bautsch, b) von Zauchtl nach Fulnek und c) von Troppau nach Bennisch.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die im § 1, ZZ. 1 bis 3, der vorstehenden Allerhöchsten Concessions-Urkunde angeführten Locomotiv-Eisenbahnen sind mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahnen für eine Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahnen sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Gesellschaft allen beim Baue, sowie während der Betriebführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

2. Trasse.

a) Die circa 38 km lange Localbahn Zauchtl-Bautsch zweigt sündwestlich von der Station Zauchtl der Linie Wien-Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab, nimmt eine vorwiegend westliche Richtung, berührt die Ortschaft Mankendorf und zieht entlang dem linken Ufer des Oderflusses bis nach Odrau. Von hier aus führt die Bahn über Neudörfel und Klein-Hermsdorf, wendet sich sodann in das Cerwenkathal und gelangt nach Wigstadtl. In ihrem weiteren Zuge nimmt die Bahn eine westliche Richtung, berührt die Ortschaften Tschirm und Schwansdorf und gelangt nach Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen den Flussgebieten der Mohra und der Oder nach Bautsch, woselbst die gleichnamige Station in der Nähe der k. k. Tabakfabrik angelegt wird.

b) Die circa 10 km lange Localbahn Zauchtl-Fulnek nimmt ihren Ausgang nordwestlich von der sub a) bezeichneten Station Zauchtl, führt anfangs entlang dem Bahnkörper der Hauptlinie, wendet sich sodann in nordwestlicher Richtung und gelangt durch das Gansbachthal bis zur Wagstadt-Fulneker Strasse, an welcher östlich der Stadt Fulnek die gleichnamige Endstation angelegt wird.

c) Die circa 32 km lange Localbahn Troppau-Bennisch zweigt am südöstlichen Ende der Station Troppau des Flügels Schönbrunn-Troppau der Kaiser Ferdinands Nordbahn ab und führt in vorwiegend südwestlicher Richtung nach Schönstein. Von hier aus folgt die Bahn dem Hossnitzbachthale aufwärts, führt über Mladetzko, dann bei der Kaspermühle vorbei nach Eckersdorf, verlässt sodann das Hossnitzbachthal und gelangt auf die Höhe von Bennisch, woselbst im Süden der Stadt die Endstation Bennisch errichtet wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrassen können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahnen nicht verändert wird.

3. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an den concessionirten Bahnen gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

4. Bau-Ausführung und Betriebseinrichtung.

In Ansehung des Unterbaues, des Oberbaues, der Stationsanlagen und Hochbauten, dann der Betriebseinrichtungen haben im Allgemeinen auf die gegenwärtigen Linien jene Bestimmungen Anwendung zu finden, welche hinsichtlich der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 4. Juni 1886 (R.-G.-Bl. Nr. 102) bildenden Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya unter Abschnitt I, Punkt 5 bis 9, der für diese Localbahn festgesetzten Concessions-Bedingnisse festgestellt worden sind, und zwar insofern, als nicht in den nachstehenden Bestimmungen der gegenwärtigen Bedingnisse hievon abweichende Vorschriften gegeben werden.

5. Unterbau.

Der Unterbau hat eine Kronenbreite von 4 m sowohl bei Dämmen als in den Einschnitten zu erhalten.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahnen massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Anwendung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Steigung bei der Linie a) 25, b) 20, c) 30 pro mille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Steigung der Bahnen in denselben 2·5 pro mille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der speciellen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der currenten Bahn dürfen bei der Linie a) nicht unter 150 m, bei den Linien b) und c) nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m, auf freier Bahn aber mindestens 3·5 m betragen.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109) zu beobachten, und wird, falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahnen die im § 3, lit. h), Absatz 1, der genannten Verordnung angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a) und b) desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist entweder im Systeme des schwebenden Stosses auszuführen, in welchem Falle die aus Flussstahl zu erzeugenden Schienen bei den Linien a) und c) ein Minimalgewicht per laufendes Meter von 26 kg, bei der Linie b) dagegen ein solches von 23 kg besitzen sollen; oder es können altbrauchbare im Systeme des schwebenden oder festen Stosses unter der Voraussetzung verwendet werden, dass das Material bei Anwendung von Stahlschienen keine grössere Inanspruchnahme als 1000 kg und bei Anwendung von Eisenschienen keine grössere Inanspruchnahme als 750 kg per Quadratcentimeter erleidet.

7. Fahrbetriebsmittel.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" Nr. 15 ex 1887), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen.

Nach Genehmigung dieser Pläne wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109), sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verkehrslasten Gebrauch gemacht werden darf.

8. Berücksichtigung inländischer Werke.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, ausnahmsweise den Bezug aus dem Auslande zu gestatten, falls die Gesellschaft nachweist, dass die Beschaffung im Inlande zu denselben Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten sind, nicht bewirkt werden kann.

II. Betrieb.

In Ansehung des Betriebes, namentlich der Tarife, der Leistungen zu Gunsten der Postverwaltung, für die Telegraphenanstalt und für andere öffentliche Zwecke, haben die Bestimmungen im Abschnitte II, Punkt 1 bis 7, der Concessions-Bedingnisse für die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 4. Juni 1886 (R.-G.-Bl. Nr. 102) bildenden Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya auch auf die gegenwärtig concessionirten Localbahnen Anwendung zu finden.

Wien, am 12. Mai 1890.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 18. Mai 1890, Z. 6346/II, an die Verwaltungen der österreichischen Localbahnen mit eigenem Betriebe, betreffend die Vorlage eines Verzeichnisses der mit der Leitung des executiven Dienstes betrauten Organe.

Die geehrte Direction wird eingeladen, das beiliegende Formulare entsprechend auszufüllen und sodann ehestens, längstens jedoch bis 15. Juni 1890, anher in Wiedervorlage zu bringen.

Zur näheren Erläuterung wird bemerkt, dass in der Uebersicht unter Post B jenes Executivorgan namhaft zu machen ist, welches im Sinne der §§ 59 und 60 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 den Behörden gegenüber die Verantwortung trägt.

Unter Post a_1, a_2, a_3 und a_4 sind jene Organe anzuführen, welche mit der unmittelbaren Ueberwachung der einzelnen Dienstzweige betraut, bezw. dem obersten Executivorgane, welches je nach den localen Verhältnissen wohl nur den einen oder anderen Dienstzweig unmittelbar selbst leiten kann, zugewiesen und für die ordnungs-

mässige Durchführung dieser Dienstzweige verantwortlich sind. Als solche Fachorgane können, insoweit dies die vorhandenen Bahnanlagen und Verkehrsverhältnisse rechtfertigen, auch Stationsvorstände, Bahn- oder Locomotiv-Aufseher namhaft gemacht werden.

Wien, am 18. Mai 1890. **Lilienau m. p.**

Bahnfirma: .... *Linie:* ....

Bahnlänge { *auf eigenem Unterbau* . . . . *km*; *mit Benützung des Strassenkörpers* . ... *km* } *zusammen* .... *km*

Anzahl der Locomotiven . . . . *Stück*

„ Personenwagen . . . . *„*

„ Güterwagen . . . . *„*

Maximalanzahl der verkehrenden Züge pro Tag nach der letzten Sommerfahrordnung ....

Gestattete Maximal-Geschwindigkeit = ...

Verzeichniss

der mit der

Leitung des executiven Betriebsdienstes betrauten Organe.

Post-Nr.	Benennung	Vor- und Zuname	Dienstcharakter	Laut Dienstvorschrift (Instructionen) speciell verantwortlich für	Theoretische Vorbildung	Praktische Vorbildung, bezw. frühere Dienstverwendung	Geprüft, aus welchen Diensteszweigen, wo und mit welchem Erfolg	Staatsbürgerschaft	Anmerkung
A	Direction (Director) . .								
B	Oberstes Executivorgan im Sinne des § 59/66 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom J. 1851 den Behörden gegenüber verantwortlich								
	Fachorgan(e) für den								
a_1	Verkehrsdienst . . .								
a_2	Zugförderungs- (Maschinen-) Dienst . .								
a_3	Bau- und Bahnerhaltungsdienst								
a_4	commerciellen u. finanziellen Dienst . . .								

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 22. Mai 1890, Z. 8202/V, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen, betreffend die Vorlage eines Verzeichnisses aller in Personal-Angelegenheiten zu Kraft bestehenden Dienstvorschiften und die Berichterstattung über die Abänderung derselben.

Zum Zwecke einer genauen Revision, Ergänzung und Evidenzhaltung aller dermalen in Personal-Angelegenheiten zu Kraft bestehenden Dienstvorschriften (Dienstordnungen, Disciplinarvorschriften, Pensionsstatuten etc. etc.) wird die geehrte Verwaltung eingeladen, ein Verzeichniss derselben anher in Vorlage zu bringen, aus welchem die für derartige Dienstesvorschriften Seitens der staatlichen Aufsichtsbehörde erhaltene Genehmigung (mit Datum und Geschäftszahl) sowohl, als auch das Jahr der Einführung derselben und die Thatsache genau ersehen werden kann, dass die fragliche Vorschrift noch ihre Giltigkeit hat.

Auch werden unter Einem der geehrten Verwaltung die Bestimmungen des § 62 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung mit dem Beifügen in Erinnerung gebracht, dass es schon im Interesse der Eisenbahn-Verwaltungen selbst dringend geboten erscheint, alle eventuell vorkommenden Abänderungen solcher Dienstvorschriften jederzeit im Sinne der Bestimmungen des vorcitirten Paragraphes der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung rechtzeitig anher zur Kenntniss zu bringen.

Wien, am 22. Mai 1890. **Lilienau m. p.**

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der Abendsitzung des Abgeordnetenhauses am 16. Mai anlässlich der Berathung des Gesetzentwurfes über die Reform der Personentarife zum Beschlusse erhobenen Resolutionen haben folgenden Wortlaut:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert:

1. nach Massgabe eines nicht ungünstigen finanziellen Erfolges der Personentarif-Reform die Grundtaxe der II. Classe, die Schnellzugszuschläge, und zwar vor Allem für die II. Classe eventuell die III. Classe, dann die Gepäckstaxe herabzusetzen;
2. die Fünfzig-Kilometerzonen in je zwei Zonen zu je 25 km zu zerlegen;
3. die bisherige Fahrbegünstigung der Staatsbeamten auch nach Einführung des Kreuzer-Zonentarifes aufrecht zu erhalten und dieselbe Begünstigung den städtischen Beamten jener Gemeinden zuzuwenden, welche mit eigenem Statute versehen sind;
4. dieselbe Begünstigung den pensionirten Staatsbeamten zuzuwenden;
5. bei den Eisenbahnverwaltungen dahin zu wirken, dass den zu militärischen Dienstleistungen einberufenen Recruten, Reservisten und Landwehrmännern das Recht eingeräumt werde, bei Benützung der Eisenbahn zum und vom Garnisonsorte statt des nach dem bisherigen Uebereinkommen mit der Kriegsverwaltung zukommenden halben Fahrpreises III. Classe, die Fahrgebühren nach dem Militärtarifsatze zu entrichten.

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, für alle jene Relationen zwischen Ostgalizien und der Bukowina und zwischen Wien, welche durch die kgl. Ungarischen Staatsbahnen concurrencirt erscheinen, entsprechende Concurrenztarife auf den k. k. Staatsbahnen zu erstellen, sowie die Erstellung derartiger Concurrenztarife bei den betreffenden Privatbahnen (Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Galizische Carl Ludwig-Bahn) anzustreben."

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Project für die Station Pustynia in km 3·0/3·6 der Localbahn Dembica-Rozwadów: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes der Galizischen Carl Ludwig-Bahn für die Station Pustynia in km 3·0/3·6 der Localbahn Dembica-Rozwadów für den 10. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 8035.]

— (Maschinenhaus und Schmiede bei Przemysl.) Für die Herstellung eines Maschinenhauses und einer Schmiede am linken Sanufer bei Przemysl für Zwecke der mit der Ausführung der neuen Sanbrücke bei Przemysl betrauten Bauunternehmung E. Gross und Consorten ist der Bauconsens ertheilt worden. [2. April, Z. 13.785.]

— (Filterkammer bei der Cisterne am Sanufer nächst Przemysl.) Die Anlage einer Filterkammer am Sanufer nächst Przemysl für Zwecke der neuen Wasserförderungsanlage in dieser Station ist genehmigt worden. [7. März, Z. 9299.]

— (Entwässerungscanal bei Przemysl.) Die Leitung eines vom Barakenlager nächst Przemysl kommenden Canals für Schmutz- und Niederschlagswässer durch den Bahndurchlass in km 246·05 ist gestattet worden. [31. März, Z. 12.202.]

— (Schleppbahn zur Salzmühle des M. J. Wenzel in Bochnia: Politische Begehung und Bauconsens.) Mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniss der am 18. April abgehaltenen politischen Begehung hat sich der Bauconsens für die normalspurige Schleppbahn von der Station Bochnia zu der in der Nähe derselben gelegenen Salzmühle der Firma M. J. Wenzel von selbst ergeben. Diese Schleppbahn, welche aus einem Nebengeleise der Station Bochnia in km 37·925 abzweigt, ist circa 205 m lang. [9. Mai, Z. 19.721.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bauart der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen. (Einheitliche Bestimmungen.) Wiederholt vorgekommene Anstände bei Prüfung der von Bahnverwaltungen in Vorlage gebrachten Typenpläne für zu beschaffende Fahrbetriebsmittel haben die Anregung nahe gelegt, die in verschiedenen Verordnungen und Erlässen getroffenen Anordnungen über die Construction und Ausrüstung der Fahrbetriebsmittel in eine einheitliche Vorschrift zusammen zu fassen und mit dieser auch Bestimmungen über die Ausstattung der technischen Operate zu verbinden. Als Ergebniss der diesfalls im Handelsministerium eingeleiteten Berathungen wurde ein Entwurf: „Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen mit normaler Spurweite", aufgestellt, welcher zunächst den Bahnverwaltungen mit der Einladung überwiesen wurde, dieses Operat einer Prüfung zu unterziehen und sich über dasselbe zu äussern. Das einzuhaltende Profil (Beilage Blatt 2) bildete bereits den Gegenstand einer Verhandlung zwischen der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen und den Bahnverwaltungen, und erfolgt die definitive Feststellung dieser Beilage auf Grund des Ergebnisses dieser Verhandlung. Ebenso wurde vorbehalten, die einheitliche Wagen-Serienbezeichnung, welche den Bahnverwaltungen mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 24. März 1890, Z. 631/H. M., zur Vorberathung und Antragstellung überwiesen worden ist, an geeigneter Stelle in die vorliegenden Bestimmungen aufzunehmen. Der Herr kgl. ungar. Handelsminister wurde gleichzeitig eingeladen, sich rücksichtlich der ungarischen Bahnen diesem Vorgehen anzuschliessen. Insbesondere wurden die Verwaltungen auf die im § 10 dieser Bestimmungen aufgenommene Norm aufmerksam gemacht, wonach in Hinkunft Personenwagen, welche für Hauptbahnen bestimmt sind, nach dem Intercommunications-System hergestellt werden sollen. Das Handelsministerium sieht sich zu dieser Verfügung umsomehr veranlasst, als alle Bemühungen der Aufsichtsbehörden bisher vergeblich waren, die Verunglückung von Zugsbegleitern beim Betreten der Laufbretter durch entsprechende Massnahmen hintanzuhalten. Einige in neuerer Zeit vorgekommene Unfälle haben dies wieder bewiesen. [1. Mai, Z. 17.667.]

Wasserbau-Unternehmung A. Lanna in Prag. (Locomotivprüfungen.) Am 16. April hat die technisch-polizeiliche Prüfung von drei für die Materialverführung bei dem zweiten Elbehafen in Aussig bestimmten schmalspurigen Tenderlocomotiven stattgefunden. Die Locomotive mit der Inventarsnummer 1 ist in der Maschinenfabrik von W. G. Bagnall Ltd. in Stafford in England im Jahre 1889 erbaut worden und trägt die Fabriksnummer 1198, jene mit Nummer 2 stammt aus der Maschinenfabrik von Jung in Jungenthal mit der Fabriksnummer 84 und die Locomotive Nummer 3 wurde von der Locomotivfabrik von Hagans in Erfurt mit der Fabriksnummer 13 geliefert. Die Locomotive Nr. 1 hat drei Achsen, von denen die erste die Laufachse ist, die beiden anderen die Kuppelachsen sind. Die Locomotiven Nr. 2 und 3 haben zwei vor der Feuerbüchse liegende, untereinander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Der Rahmen liegt innerhalb und die horizontalen, etwas geneigten Dampfcylinder, sowie die variable Steuerung ausserhalb der Räder. Der Kessel mit Rahmen ruht mittelst drei Blattfedern, von welchen die dritte eine Querfeder ist, auf den Achsbüchsen. Die Entfernungen der drei Achsen von einander betragen bei der Locomotive Nr. 1 je 0·92 m; bei den Locomotiven Nr. 2 und 3 haben die beiden Achsen eine Entfernung von 1·205, bezw. 1·105 m. Der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder beträgt 0·456, 0·705, bezw. 0·550 m, jener der Laufräder der Locomotiven 1 : 0·34 m. Die Spurweite hat 0·7 m und beträgt das Gesammtgewicht der Locomotiven im betriebsfähigen Zustande 6, 10·5, bezw. 8·5 Tonnen Die commissionellen Probefahrten fanden auf der Materialbahn statt und wurden hiebei Maximalgeschwindigkeiten von 8, 10, bezw. 10 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriegendem Prüfungsergebnisse wurde der Eingangs erwähnten Firma die Bewilligung ertheilt, die bezeichneten Tenderlocomotiven zur Materialverführung zu benützen. [H.-M.-Z. 23.085.]

Nachrichten aus Ungarn.

Arad-Temesvárer-Eisenbahn. (Zur Frage der Verstaatlichung.) Die Direction der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Arad-Temesvárer Eisenbahn-Gesellschaft hat in einer ad hoc abgehaltenen Sitzung des Directionsrathes in Angelegenheit der vom kgl. ungar. Handelsminister projectirten Verstaatlichung, bezw. Sequestration der gesellschaftlichen Linien (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61), den Beschluss gefasst, gegen die Sequestration Vorstellungen zu erheben, nachdem sie von dem Standpunkte ausgeht, dass die in Aussicht genommenen Massregeln nicht nothwendig seien, nachdem sich

die Bahn seit vielen Jahren ohnedies im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen befindet und die Gesellschaft auf die Tarifbildung keinerlei Einfluss übt. Die Direction ist ferner der Anschauung, dass das Sequestrationsgesetz in diesem Falle kaum Anwendung finden könne, da der bestehende Betriebsvertrag der Gesellschaft mit der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen noch vor Schaffung des Sequestrationsgesetzes abgeschlossen wurde, und dem Gesetze rückwirkende Kraft nicht innewohne.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Verleihung von Auszeichnungen.) Der „Vasuti és közlökedési közlöny" Nr. 54 verlautbart, dass Se. Majestät mit Allerhöchster Entschliessung ddto. Wien vom 27. April 1890 über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers den Inspectoren des kgl. ungar. Handelsministeriums Stefan Csatáry und Béla Gröber den Titel und Charakter von Post- und Telegraphen-Directions-Secretären, dem Oberbeamten Alphons Baron Bussche den Titel und Charakter eines Oberinspectors, ferners (Nr. 58) mit Allerhöchster Entschliessung ddto. Wien vom 7. Mai 1890 den Ministerialsecretären desselben Ministeriums Robert Szász und Josef Puky den Titel und Charakter von Sectionsräthen taxfrei verliehen hat.

Localbahn Warasdin-Golubovec. (Baufortschritte.) Der Bau der Localbahn Warasdin-Golubovec als Anschlusslinie an die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Zagorianer Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 und 117 ex 1889), naht nunmehr seiner Vollendung. Der Oberbau ist von Warasdin bis Golubovec gelegt und verkehren auf dieser Strecke bereits seit Monatsfrist die von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen der General-Bauunternehmung Villière & Legros zur Verfügung gestellten Materialzüge. Die Beschotterung ist auf der ganzen Linie im Zuge und sind circa zwei Drittel des Oberbaues schon auf das normalmässige Niveau gehoben. Auch an der Einrichtung der Stationen wird mit Eifer gearbeitet und ist die Aufstellung der von der Agramer kgl. Post- und Telegraphen-Direction zur Ausführung übernommenen Telegraphenleitung nahezu vollendet. Die Flügelbahn Ocura—Sveti-Jakab, in deren Bereich bedeutende Felsensprengungen vorgenommen werden mussten, ist im Unterbau fertiggestellt und wird nunmehr auch auf dieser Strecke demnächst die Legung des Oberbaues beginnen, so dass diese gleichzeitig mit der Hauptlinie zum vorgeschriebenon Termine (vergl. Vrdsg.-Bl. Nr. 34) dem öffentlichen Verkehre übergeben werden dürfte.

Localbahn Kaschau-Torna. (Baufortschritte.) Der Unterbau der Localbahn Kaschau-Torna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20) ist nahezu vollendet und wurde bereits von Kaschau aus mit der Legung des Oberbaues begonnen. Der bauführende Ingenieur Béla Gerster erstrebt mit ganzer Arbeitskraft, dass die Linie bis September insoweit betriebsfähig hergestellt werde, um bei Beginn der Herbstcampagne vorläufig den Frachtenverkehr aufnehmen zu können. Die Eröffnung für den gesammten Verkehr ist für den Monat November in Aussicht genommen.

Verschiedene Mittheilungen.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Generalversammlung.) Aus dem der Generalversammlung dieser Gesellschaft vorgelegten Geschäftsberichte pro 1889 ist zu entnehmen, dass der Betrieb im abgelaufenen Jahre nur ein Brutto-Erträgniss von 899.953 fl. 80 kr. lieferte, dem die Erfordernisse für die statutarischen Abschreibungen und für die Dotationen des Assecuranz- und Pensionsfondes im Gesammtbetrage von 1,591.854 fl. 70 kr. gegenüberstehen, so dass die Bilanz mit einem Deficit von 691.900 fl. 90 kr. schliesst, das sich nach Inanspruchnahme der restlichen 250.032 fl. 83 kr. des Reservefonds auf 441.868 fl. 7 kr. reducirt. In Betracht der Thätigkeit der Gesellschaft, die dem Betriebe der besten Jahrgänge nicht nachstehe, hätte ein weniger ungünstiges Ergebniss erwartet werden dürfen, zumal die Frachteinnahmen im Levante- und indo-chinesischen Dienste eine Steigerung von 320.308 fl., bei einem um 25.398 Meilen geringeren Durchlauf erfuhren und nur die Einnahmen im dalmatinischen Dienste in Folge der fortwährend zunehmenden Concurrenz der kleinen Küsten-Dampfschiffahrt ein Minus von 67.975 fl. aufweisen, während die brasilianischen Fahrten, sowie der Mercantil-Dienst im Brutto-Erträgniss sich nicht viel von dem vorjährigen Betriebe unterscheiden. Was hauptsächlich dazu beitrug, die Wirkungen der nicht gewöhnlichen Thätigkeit zu neutralisiren, ist die Vertheuerung des Brennmateriales, das eine Mehrausgabe von 196.160 fl. erforderte, ferner die Vermehrung der Schiffs-Reparaturkosten im Betrage von 173.209 fl., sowie der Rückgang des Goldagios, das in der Rubrik „Agio" eine Mindereinnahme von 76.049 fl. bewirkte. Das Wiederaufleben unseres Exportes in Zucker und anderen einheimischen Producten hatte eine starke Nachfrage nach Räumen zur Folge, so dass häufigere Extrafahrten vollführt werden mussten, um den Zufuhren aus dem Innern prompten Abfluss zu verschaffen. Die Thätigkeit des Arsenales beschränkte sich im Berichtsjahre nur auf Reparaturen. Dampfer „Imperatrix" wurde fertiggestellt und dem Betriebe übergeben, ferner wurden der Dampfer „Aurora" einer General-Reparatur unterzogen, wobei zugleich seine Maschine auf Quadriple-Expansion gebracht wurde. Eine gleiche Reform wurde auf dem Dampfer „Venus" begonnen. Auf den Dampfern „Apis", „Jupiter" und „Diana" wurden die Kessel gewechselt und die Installation eines neuen Motors für die Arbeitsmaschinen der mechanischen Werkstätten nahezu vollendet, der eine beträchtliche Ersparniss im Brennstoff erzielen wird; endlich wurde mit den Arbeiten behufs Verbindung des Arsenals mit der Staatsbahn durch Abzweigegeleise nach den Quais und längs der Magazine begonnen, um den Transport und den Bezug von Waaren und Gegenständen, die aus dem Innern kommen und fürs Arsenal bestimmt sind, mit geringeren Kosten bewerkstelligen zu können. Ausser dem Schiffbruch des Dampfers „Clio" sind keine anderen Total-Verluste, wohl aber mehrere kleinere Havarie-Fälle zu verzeichnen. Der bei dem russischen Consulats-Tribunal in Constantinopel anhängige Process betreffs Collision und Untergang des Dampfers „Mars" hat nicht den Ausgang genommen, der berechtigterweise zu erwarten war, und wird diese Angelegenheit nun bei der obersten Instanz in Petersburg zur Verhandlung kommen. Dampfer „Lario" und „Lucifer" wurden verkauft und der Dampfer „Stambul" demolirt und zu einem Depôt umgestaltet. Die statutarischen Abschreibungen vom Werthe der Flotte betragen 1,323.600 fl. vom Inventar 85.952 fl. 70 kr.; Dotirung des Assecuranzfondes 1 pCt. von 16,970.200 fl. 169.702 fl., Beitrag zum Pensionsfond 12.600 fl. Der Stand des Assecuranzfond betrug Ende 1888 2,600.000 fl., Ende 1889 2,320.751 fl 33 kr.; der Pensionsfond der Beamten 4,338.031 fl. 60 kr.; der Invalidenfond „Kaiser Franz Josef I. und Kaiserin Elisabeth" 45.000 fl.; Waisenfond „Kronprinz Erzherzog Rudolf und Kronprinzessin Stephanie" 37.400 fl.; Witwen-Unterstützungsfond Carl Freiherr von Rittmeyer 8300 fl.; Waisenfond „Imperator" 22.750 fl. Die Flotte besteht Ende 1889 aus 79 Dampfern von 125.263 Tonnen Gehalt und 21.975 Pferdekräfte, gegen 82 Dampfer von 124.110 Tonnen Gehalt mit 22.055 Pferdekräfte im Vorjahre, im reducirten Buchwerthe von 16,970.200 fl. Das Actiencapital besteht aus 24.000 Stück Actien im Nennwerth von 12,600.000 fl.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 29. Mai d. J. dem Oberinspector der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Wilhelm Rauscher und dem Oberinspector der priv. österr. Nordwestbahn Georg Görgey von Görgö und Topporcz taxfrei je den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. Mai d. J. den Commissär der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Carl Stöller den Titel und Charakter eines Inspectors allergnädigst zu verleihen geruht.

Bacquehem m. p.

Der Handelsminister hat die Ministerial-Concipisten Ladislaus Ritter Kochanowski von Stawczan und Carl Ritter Pelz von Felinau zu Ministerial-Vicesecretären im Handelsministerium ernannt.

Der Handelsminister hat den Commissär Josef Schöbl und den mit dem Titel eines kaiserlichen Rathes bekleideten Commissär Eduard Seling zu Inspectoren, dann die Commissärs-Adjuncten Adolf Walzel, Theodor Ritter von Jarsch, Stanislaus Ritter von Rybicki, Emil Ritter von Planker-Klaps, Johann Follhofner und August Ritter von Leon zu Commissären der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Adriatischer Verbandsverkehr.

Berichtigung des Nachtrages V.

In dem mit Giltigkeit vom 1. Juli 1890 zur Einführung gelangenden Nachtrag V hat es auf Seite 2, Position III, statt: Reis roh und geschält, Reiskleie, Reisstaub (Reishülsen) zu lauten: „Reis roh und ungeschält, Reiskleie, Reisstaub (Reishülsen)".

Wien, am 3. Juni 1890. [369]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen.

Nachtrag VI zum Tarife.

Zum Tarife für vorbezeichneten Güterverkehr tritt am Tage der Eröffnung des Betriebes der Strecken Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf nebst Zweiglinie Brand-Langenau und Freiberg-Halsbrücke der Nachtrag VI in Kraft, welcher u. A. neue Frachtsätze für die an den vorgenannten Strecken gelegenen Verkehrsstellen enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages können durch die betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 2. Juni 1890. [370]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr. (Nachtrag IV zum Tarife vom 1. März 1888.) Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1890 kommt der IV. Nachtrag zum Tarife und zur Antheilstabelle für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und Stationen der Südbahn-Gesellschaft, sowie der Bozen-Meraner Bahn vom 1. März 1888 zur Einführung. Derselbe enthält Fahrpreise für directe Fahrkarten zwischen München C.-Bhf. und München Ost-Bhf. einerseits und der Achenseebahn - Station Achensee andererseits über Jenbach. Die zum Dienst erforderlichen Exemplare des Nachtrages werden allen am Haupttarif betheiligten Stationen durch die vorgesetzten kgl. Oberbahnämter rechtzeitig zugehen. Die Stationen München C.-Bhf. und München Ost-Bhf. werden demnächst mit den neuen Fahrkarten versehen werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Tarifnachträge im Ungarisch-Serbischen Verbandsverkehre.) Im Ungarisch-Serbischen Eisenbahnverbande sind mit 1. Mai 1890 zu den Tarifen des Österreichisch-Ungarisch-Serbischen Verbandsverkehres folgende Tarifnachträge zur Einführung gelangt:
1. Nachtrag I zu Tariftheil I;
2. Nachtrag II zu Tariftheil II, Heft 1;
3. Nachtrag II zu Tariftheil II, Heft 2.

Durch den Nachtrag I zu Tariftheil I wurden Berichtigungen zu den allgemeinen Tarifbestimmungen für den Güterverkehr, ein neuer Tarif für die Zollabfertigungsgebühren in Belgrad, sowie Aenderungen in den Güter-Classificationen zur Geltung gebracht. Im Nachtrag II zum Tariftheil II, Heft 1, gelangten Frachtsätze für den Verkehr in der Station Budapest-Lipótvaros (Leopoldstadt) zur Einführung, wurden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 modificirt und wurde die Station Eszék in den Ausnahmetarif Nr. 5, schliesslich die Station Verbász-Kula in den Ausnahmetarif Nr. 8 einbezogen. Nachtrag II zum Tariftheil II, Heft 2, enthält Ergänzungen der Restistutionsbestimmungen in Wien und Aenderungen der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3, sowie Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 6.

— (Einführung eines Tarifnachtrages im Oesterreichisch-Ungarischen Verbande.) Zu dem vom 15. Juni 1888 geltenden Anhang des mit 1. März 1888 eingeführten Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes Theil II, Heft 5, ist mit 1. Mai 1890 der Nachtrag I in Kraft getreten, welcher geänderte, bezw. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Baumrinde, Einbeziehung der Station Budapest-Fövárosi közraktárak (hauptstädtische Communal-Lagerhäuser) in den Ausnahmetarif Nr. 12 für Nutzholz etc.; Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 12 für Nutzholz; geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 21 für Schwefelkies und den neuen Ausnahmetarif für Holzpapierstoff (Cellulose), Kupferdraht und Kupfer etc., Natrium-Bisulfatum, Schwefelsäure und Soda, ferners Zinkblech enthält.

— (Einführung eines neuen Gütertarifes für die Localbahn Vinkovce-Brčka.) Auf der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Vinkovce-Brčska ist am 1. Juni 1890 ein neuer Gütertarif (Theil II) in Kraft getreten, durch welchen der vom Tage der Betriebseröffnung giltige Tarif dieser Bahn sammt den beiden Nachträgen ausser Kraft gesetzt ist. Durch diesen neuen Tarif sind gegenüber den bisherigen Sätzen für Stückgüter und Transporte von lebenden Thieren geringfügige Frachterhöhungen eingetreten.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Licitations-Kundmachung.

Am **12. Juni l. J.** werden von 9 Uhr Vormittags an in dem Frachtenmagazine der Station **Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof)** unanbringliche und überzählige Güter, sowie diverse Fundgegenstände an die Meistbietenden gegen Baarzahlung veräussert.

Das Verzeichniss über sämmtliche zur Veräusserung bestimmte Güter liegt bei dem **k. k. Bahnbetriebsamte Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof)** zu Jedermanns Einsicht auf.

Wien, im Mai 1890.

Die k. k. Eisenbahnbetriebs-Direction Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1261	Eisenbahn Wien-Aspang		Baumwolle, rohe	Wr.-Neustadt	Tattendorf	Gesammtverfrachtung von mindestens 2500 t pro anno und Verzicht auf die Achsverfrachtung. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Provenienz Triest und Fiume	Vom 6. Juni 1890 bis 5. Juni 1891	Localtarif	kr. 9·0	kr. 6·0	kr. 3·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf schliessende Firma als Empfängerin lautenden Frachtbriefe bei Abgabsgütern, dagegen bei Aufgabsgütern Vorlage der auf schliessende Firma als Versenderin lautenden Aufgabs-Recepisse	
			Garne	Tattendorf	Wr.-Neustadt	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten			11·0	10·0	1·0			
			Garne		Wien E.W.A. und vice versa				16·0	14·5	1·5			
			Kohle, mineralische			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Directer Verbandstarif via Wien	10·3	9·8	0·5			
			Güter der Classe I Classe II			Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten		Localtarif	26·0 23·0	23·0 20·0	3·0 3·0			
			Güter der Classe A, exclus. Emballagen, leere, gebrauchte						21·0	19·0	2·0			
			Emballagen, leere, gebrauchte						21·0	15·0	6·0			
			Baumwolle, rohe			Frachtzahlung für mindestens 100000 kg pro Wagen u. Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür			15·0	14·0	1·0			
1262	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	Lohe, verkleinert oder gemahlen	Kienberg-Gaming	Furth-Göttweig	a) Aufgabe od. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis ultimo December 1890	Localtarif	kr. 43·7	kr. 39·7	kr. 4·0	Im Kartirungswege		
						b) Aufgabe od. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			30·7	27·1	3·6			
				Schrambach		a) Aufgabe od. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen			28·2	24·2	4·0			
						b) Aufgabe od. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			21·6	18·0	3·6			
1263	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Chamottesteine	Halbstadt	Mähr.-Neustadt	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen, von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Routenvorschreibungen auf den Frachtbriefen sind unzulässig	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	37·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1264	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Andrichau	Den derzeitigen deutschen Verbandsstationen des Theiles II, Tarifheft 4, des Galizisch-Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1. April 1890	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den letzteren	Bis 31. Mai 1891	Theil II, Tarifheft 4, des Galizisch-Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1. April 1890	Verschieden	Verschieden	Mark 0·03	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehend bezifferten Nachlässe werden auch aus den resp. Frachtsätzen des in Kürze zu dem nebenbezeichneten Tarifhefte des Galizisch-Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes zur Einführung kommenden Nachtrages I Geltung haben
				Wadowice	Schoppinitz O.S. und R.O.U.E., dann Rosdzin						0·05			
					Beuthen O.S. und R.O.U.E., Laurahütte, Scharley und Tarnowitz						0·06			
					Aschenbornschacht, Königshütte O.S., Ludwigsglück und Schwientochlowitz						0·07			
					Den übrigen derzeitigen deutschen Verbandsstationen des Theiles II, Tarifheft 4, des Galizisch-Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1. April 1890						0·08			
			Grubenholz bis 6·3 Meter Länge	Andrichau und Wadowice	Schoppinitz O.S. und R.O U.E.						0·04			
					Beuthen O.S und R.O.U.E., Laurahütte, Ludwigsglück, Scharley und Tarnowitz						0·05			
					Den übrigen derzeitigen deutschen Verbandsstationen des Theiles II, Tarifheft 4, des Galizisch-Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1. April 1890						0·06			
1265	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleum - Naphta), Blau-, Grün- und Maschinenöl	M.-Ostrau (für Sendungen aus der Mineralöl-Raffinerie dortselbst)	Zsolna K.O.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den letzteren	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Theil II, Tarifheft 5 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1 März 1888	kr. 52·6	kr. 49·0	kr. 3·6	Im Kartirungswege		
					Trencsén-Isztebnik				91·6	68·7	22·9			
					Vagh-Ujhely				99·5	77·4	22·1			
					Nagy-Szombat				118·3	81·2	37·1			
					Galgócz-Lipótvar				112·3	87·8	24·5			
					Szered				118·3	86·7	31·6			
					Pozsony				104·6	58·9	45·7			
					Szempcz				115·5	69·8	45·7			
					Galantha				122·3	79·5	42·8			
					Tót-Megyer				137·1	91·4	45·7			
					Nyitra				158·0	112·3	45 7			
					Nagy-Tapolcsány				178·5	132·8	45·7			
					Ersekujvár				140·6	94·9	45·7			
					Budapest St E.G., Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Leopoldstadt, Budapest-Kelenföld und Budapest-Südbahnhof				160·6	132·5	28·1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1266	Südbahn-Gesellschaft		Schienen und Schienenbefestigungsmittel	Prevali	Laibach S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädigen Wagen. Sendungen müssen zum Bau der Localbahn Laibach-Stein bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein. Auf- u. Abladen durch Partei, widrigenfalls eine Mgb. von 4 kr. pro 100 kg angerechnet wird	Vom 1. Juli bis Ende August 1890	Temporärer Anhang vom 1. Jänner 1890, fortlaufende Nr. 26/b	64·0 kr. Noten incl. Mgb.	32·0 kr. Noten excl. Mgb.	32·0 kr. Noten	Im Kartirungswege		
1267	St. E. G.		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 94 vom 13. August 1889, unter Post-Nr. 1984 und Nr. 1985 für Getreide und Hülsenfrüchte von diversen ungarischen Stationen nach Wien, Stadlau, Floridsdorf-Donaufeld etc. publicirte Superrefactie von 6 kr. pro 100 kg gilt bei Erfüllung der an die Gewährung dieser Superrefactie geknüpften Bedingungen auch für die nunmehr, längstens aber bis Ende Juli 1890, zur Beförderung gelangenden Restransporte, ohne dass diese Transporte jedoch in die für Getreide fixirten Minimal-Quantitäten eingerechnet werden.											

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 62 ex 1890, sub Post 1242, muss es in der Rubrik „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze“, sub b Relation Schönbrunn, anstatt „32·2 kr.“ richtig „32·3 kr.“ heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 65. **Wien, 7. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 26. Mai 1890, Z. 14.900, an die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit Vorsitzende der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Tarifirung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. 129, sowie von Dampfkesseln.

Der Landesverein der Maschinen-Metallwaarenfabriken und Eisengiessereien Böhmens hat mit der in auszugsweiser Abschrift mitfolgenden Eingabe vom 5. April d. J., Z. 578, um die hierämtliche Einflussnahme gebeten:

1. dass Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. 129, welche schon jetzt auf einzelnen österreichischen Eisenbahnen bei Aufgabe in jedem Quantum die Frachtsätze der Classe A und bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze der Classe B geniessen, im gesammten österr.-ungarischen Verkehre derart behandelt werden, dass also auch im Localverkehre jener Bahnen, auf denen dies noch nicht der Fall, entsprechende Ausnahmetarife zur Einführung gelangen;
2. dass die Dampfkessel declassificirt und unter Streichung der Pos. 108 und 109 des Güterverzeichnisses in die Pos. 129 und 130/a aufgenommen werden;
3. dass schon vor, bezw. bis zur Durchführung der ad 2 gestellten Bitte, die in den bestehenden Ausnahmetarifen und ermässigten Kartirungssätzen einzelner Bahnen für Eisen- und Stahlwaaren nicht aufgenommenen oder ausdrücklich ausgeschlossenen Dampfkessel der gleichen Begünstigung theilhaftig werden.

Der geehrte Verwaltungsrath wird eingeladen, den Gegenstand auf die Tagesordnung der nächsten Directoren-Conferenz zu setzen und dahin zu wirken, dass die von dem genannten Vereine angestrebten, im Interesse der einheimischen Industrie gelegenen Tarifänderungen je eher zur Durchführung gelangen.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden von dem vorstehenden Erlasse durch Abdruck desselben im h. ä. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt verständigt.

Wien, am 26. Mai 1890. Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 26. Mai 1890, Z. 3081, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Einführung der Sonntagsruhe im executiven Eisenbahndienste.

Unter den Bestrebungen, welche sich eine Milderung der socialen Gegensätze durch werkthätige Fürsorge für das Wohl der dienenden und arbeitenden Classen zum Ziele setzen, verdient die Angelegenheit der Sonntagsruhe ebensowohl wegen der religiösen als der humanitären und hygienischen Seite des Gegenstandes, ganz besondere Beachtung.

Die Erkenntniss der Nothwendigkeit staatlicher Fürsorge in dieser Hinsicht hat dazu geführt, dass die öffentlichen Gewalten der Frage der Sonntagsruhe schon mehrfach ihr Augenmerk zugewendet haben, wie dies insbesondere für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder bezüglich der gewerblichen Arbeit mit dem in Abänderung und Ergänzung des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung vom 20. December 1859 erlassenen Gesetze

vom 8. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 22, durch die im Art. II, § 75, desselben ausgesprochene Bestimmung geschehen ist, wonach an Sonntagen alle gewerbliche Arbeit zu ruhen hat, von welchem Grundsatze lediglich zu Gunsten der erforderlichen Säuberungs- und Instandhaltungsarbeiten an Gewerbelocalen und Werksvorrichtungen, dann rücksichtlich einzelner Kategorien von Gewerben eine Ausnahme gemacht ist, welchen mit Rücksicht darauf, dass eine Unterbrechung ihres Betriebes unthunlich, oder bei denen der ununterbrochene Betrieb im Hinblicke auf die Bedürfnisse der Consumenten oder des öffentlichen Verkehres erforderlich ist, von den betheiligten Fachministerien die gewerbliche Arbeit an Sonntagen gestattet werden kann.

Wiewohl nun bei dem Umstande, als laut Punkt V, lit. l, des Einführungs-Patentes zur Gewerbe-Ordnung vom 20. December 1859, R.-G.-Bl. Nr. 227, die Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen von den Bestimmungen dieses Gesetzes ausgenommen sind, auch die vorhin citirte Novelle zur Gewerbe-Ordnung auf diese Transportanstalten keine Anwendung findet, so erscheint doch namentlich das untere Bediensteten- und Arbeiterpersonal der Transportanstalten einer Fürsorge in Bezug auf die demselben in thunlichstem Umfange zuzuwendende Wohlthat der Sonntagsruhe nicht minder als das gewerbliche Arbeiterpersonal bedürftig, und zeigen die in obiger Hinsicht bei der k. k. Postanstalt seit 1883 bestehenden Einrichtungen, dass eine solche Fürsorge unbeschadet der Aufrechthaltung des Dienstbetriebes einer den hochgespannten Anforderungen der Gegenwart dienenden Verkehrsanstalt ohne wesentlichen Anstand durchführbar ist.

Insbesondere die Eisenbahnen anlangend, enthält bereits das geltende Betriebsreglement eine Reihe von Bestimmungen, welche eine theilweise Einschränkung des Dienstes an Sonn- und Feiertagen ermöglichen und deshalb für den Zweck von Werth sind, das Bahnpersonal, wenn auch nur in dem durch die sonstigen Anforderungen des Verkehres bedingten Ausmasse an der Wohlthat der Sonntagsruhe theilnehmen zu lassen. Hiezu gehören die Bestimmungen, dass an Sonn- und Festtagen gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Adressaten nicht verabfolgt wird (§ 56, al. 2), sowie, dass auch Eilgut an solchen Tagen nur in der bestimmten, gehörig kundgemachten Tageszeit angenommen und ausgeliefert wird (§ 56, al. 3); dass in die Fristen, binnen welcher die Güter durch die Empfänger abzunehmen bezw. auszuladen und abzuholen sind, zwischenfallende Sonn- und Festtage nicht mitgerechnet werden (§ 59, P. 3), und dass für Frachtsendungen, deren Lieferzeit an einem Sonntage abläuft, dieselbe bis 12 Uhr Mittags des nächstfolgenden Montags erstreckt wird (X. Nachtrag, R.-G.-Bl. Nr. 125 ex 1886, ad § 57).

An diese reglementarischen Bestimmungen anknüpfend, welche den Beamten und Bediensteten der Güterexpedite und der Magazins-Verwaltungen eine beschränkte Sontagsruhe gewährleisten, erachte ich es für geboten, der Erwägung der Frage näherzutreten, inwieweit es thunlich wäre, für das Personale der übrigen Dienstzweige, namentlich das Maschinen-, Zugbegleitungs-, Strecken- und Stationspersonale, welches an Sonn- und Feiertagen ob des gesteigerten Personenverkehres in erhöhtem Masse in Anspruch genommen wird, eine ähnliche Vorsorge zu treffen.

Ohne die Schwierigkeiten zu verkennen, welche diesem Vorgange angesichts der vor Allem zu wahrenden Betriebssicherheit dem Umstande im Wege stehen, als von einer Einschränkung des Personenverkehres an Sonn- und Feiertagen keine Rede sein und eine weitgehende Personalvermehrung aus diesem Anlasse den Bahnverwaltungen aus ökonomischen Rücksichten wohl kaum zugemuthet werden kann, halte ich doch die Möglichkeit, bei dem allseits vorhandenen guten Willen nicht für ausgeschlossen, dem angestrebten Ziele schrittweise durch geeignete Massnahmen näher zu kommen.

Als solche wären unter Anderem die Einrichtungen zu bezeichnen, dass das durch die Einschränkung der Güterzüge an Sonn- und Feiertagen frei werdende Maschinen- und Zugsbegleitungs-Personale mit dem Personenzugs-Personale in Combination gebracht würde, wenn ferner in den Dienstabtheilungen der Administration, wie dies bei einigen Bahnverwaltungen bereits der Fall ist, nur solche Bedienstete in Verwendung genommen würden, welche sich vorher den Verkehrsdienst eigen gemacht haben und daher zur Aushilfe, bezw. Ablösung herangezogen werden können, und wenn schliesslich der Dienstturnus so geregelt würde, dass auf möglichst viele Beamte und Bedienstete ausser den schon jetzt turnusmässig entfallenden Dienstpausen m i n d e s t e n s Ein freier Sonntag im Monate entfällt.

Um die zunächst in Aussicht zu nehmende Beschränkung des Güterzugsverkehres an Sonntagen praktisch durchführbar zu machen, würde das Handelsministerium principiell auch keinen Anstand nehmen, die Frage einer Revision der reglementarischen Bestimmungen über Lieferfristen für Frachtgut, soferne darauf bahnseitig besonderer Werth gelegt würde, in Erwägung zu ziehen, eventuell einer etwa in den Gütertarif, Theil I, aufzunehmenden Zusatzbestimmung näher zu treten, wornach Sonn- und Festtage, welche auf den letzten, bezw. die letzten Tage der Lieferzeit fallen, in die Lieferzeit nicht eingerechnet werden (siehe Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, bezw. Theil I für den Deutsch-Oesterreichischen Verkehr).

Dabei versteht es sich übrigens von selbst, dass bei gesteigertem Güterverkehre, wie er gewöhnlich in den Monaten October bis Jänner einzutreten pflegt, wie auch bei sonstigen aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen, soferne zur Bewältigung des Gütertransportes schon mit Rücksicht auf die Einhaltung des regelmässigen Wagenturnus eine Beschränkung des Güterzugsverkehres an Sonntagen unthunlich erscheint, die Aufsichtsbehörde keinen Anstand nehmen würde, fallweise oder ständig eine Vermehrung der an Sonntagen verkehrenden Güterzüge zu genehmigen.

Anderseits könnte auch in Erwägung gezogen werden, ob eine weitere Beschränkung des Güterdienstes an Sonntagen sich nicht dadurch herbeiführen liesse, dass die an Sonntagen auf bestimmte Stunden beschränkte Annahme und Abgabe von Eilgut fernerhin nur bezüglich der Lebensmittel und sonstiger leicht dem Verderben unterliegenden Gegenstände aufrecht erhalten wird.

Insoferne einer Verallgemeinerung der zur Anbahnung der Sonntagsruhe dienlichen Massnahmen derzeit Einrichtungen entgegenstehen, welche auf den durch bestimmte Regulative geordneten wechselseitigen Beziehungen der Bahnverwaltungen unter einander und mit jenen des Auslandes beruhen, dürfte eine internationale Verständigung über die dementsprechenden Abänderungen mit Aussicht auf Erfolg ins Auge zu fassen sein.

Um nun für die weitere Behandlung dieser Angelegenheit die nöthigen Grundlagen zu gewinnen, lade ich die geehrte Verwaltung ein, ihre wohlbegründete Anschauung über die Möglichkeit einer Verallgemeinerung der Sonntagsruhe im executiven Eisenbahndienste bezüglich des eigenen Dienstbereiches nach eingehender Erwägung der einschlägigen Verhältnisse mir ehestens bekannt zu geben und hiebei zu berichten, inwieferne etwa nach den für den dortigen Verwaltungsbereich dermal getroffenen Einrichtungen, insbesondere nach Massgabe des dortselbst eingeführten Dienstturnus, sich schon jetzt ganze freie Tage, wie viele derselben im Jahre, und wie viele freie Sonntage darunter, für das Personale der verschiedenen Zweige des exclusiven Dienstes ergeben.

Wien, am 26. Mai 1890.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee".

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Herrn Rudolf Stummer Ritter von Traunfels in Wien als Concessionär der Localbahn von Mori über Arco nach Riva die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee" mit dem Sitze in Bozen ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Ausfolgung einer Frachtsendung an einen gerichtlich bestellten Sequester erscheint auf keinen Fall als Verlust des Frachtgutes, und tritt daher die Haftung der Bahn im Sinne des Art. 395 H. G. B. nicht ein.

(Entscheidung vom 2. Jänner 1890, Z. 13.565/89.)

Am 16. November 1886 gab Albert F. in der Station Keresztes-Nyirad 100 q Weizen an sich selbst in Klattau auf. Der Stationsvorstand in Klattau folgte diese Sendung an den in der Rechtssache des Anton M. in Klattau c. B. & E. in Miskolcz mit Bescheid des k. k. Bezirksgerichtes Klattau vom 4. December 1886, Zahl 25.092, bestellten Sequester Moriz S. aus, welcher dieselbe mit gerichtlicher Bewilligung verkaufte.

Albert F. klagte nun gegen das k. k. Eisenbahn-Aerar auf Grund der Art. 395, 396, 401 und 402 H. G. B. auf Schadenersatz wegen dieses angeblichen Verlustes des Frachtgutes.

Das k. k. Handelsgericht Wien wies mit Urtheil vom 2. Juli 1889, Z. 77.892, das Klagebegehren im Wesentlichen mit folgender Begründung zurück:

Die Voraussetzung der Verpflichtung des Frachtführers zum Schadenersatz ist den Bestimmungen des Art. 395 H. G. B. gemäss der Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung. Es genügt der blosse Nachweis des Verlustes, der Frachtführer hätte den Mangel eines Verschuldens zu erweisen.

Aus dem der Klage zu Grunde liegenden Sachverhalte ergibt sich aber mit unzweifelhafter Gewissheit, dass von einem Verluste des Frachtgutes nicht die Rede sein kann, weil ja das Frachtgut, resp. der Erlös desselben, vorhanden ist, und es dem Kläger jederzeit freisteht, seine Ansprüche auf dasselbe den Bestimmungen des Hofdecretes vom 29. Mai 1845, Nr. 889 J. G. S. gemäss geltend zu machen.

Beansprucht aber der Kläger seinen Schadenersatz auf Grund der Art. 400, 401 und 402 H. G. B., weil der Frachtführer, resp. dessen Leute, die Fracht an eine zum Bezuge der Waare nicht berechtigte Person ausgeliefert hat, dann hat derselbe vorerst ein Verschulden des Frachtführers oder seiner Leute und den bezüglichen Schaden nachzuweisen, welcher aber der Natur der Sache nach ein anderer ist, als der im Art. 395 H. G. B. bezeichnete, d. h. der Kläger müsste nachweisen, welchen Aufwand er zur Wiedererlangung seines Gutes machen müsste, oder dass er dasselbe nicht mehr erlangen konnte. Einen solchen Nachweis hat aber Kläger nicht geliefert.

Das k. k. österr. Oberlandesgericht bestätigte mit Urtheil vom 1. October 1889, Z. 11.409, das Erkenntniss der I. Instanz. In den Gründen wird insbesondere hervorgehoben, dass die die Sequestration vornehmende Gerichtscommission constatirt hat, dass die Frachtsendung „Albert F. an sich selbst in Klattau, Bahnhof restante" das Object der z. Z. 25.092 verfügten Sequestration sei; dass ein in dieser Art bestellter gerichtlicher Sequester als gerichtlich bestellter Verwalter fungirt, als solcher in Bezug auf die sequestrirte Sache an Stelle des Destinatars tritt und den Eigenthümer repräsentirt, und deshalb in der Ausfolgung des mit Beschlag belegten Frachtgutes an den den Eigenthümer (hier den Kläger als Absender und Adressaten) repräsentirenden gerichtlich bestellten Verwalter ein Verlust des Frachtgutes im Sinne des Art. 395 H. G. B. nicht zu erkennen ist.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 2. Jänner 1890, Z. 13.565, der vom Kläger ergriffenen ausserordentlichen Revision keine Folge.

Gründe: Der Kläger begehrt von dem geklagten Eisenbahn-Aerar den Ersatz des Schadens, welcher ihm dadurch zugegangen, und mit dem Verluste des Frachtgutes gleichbedeutend sein soll, dass der Stationsvorstand in Klattau die von dem Kläger an sich selbst in Klattau versendete Weizenladung an den in der Rechtssache des Anton M. gegen die Firma B. & E. in Miskolcz gerichtlich bestellten Sequester ausgefolgt, und dabei seine, des Klägers Rechte auf dieses Frachtgut nicht genügend gewahrt habe.

Allein, dass der einzige Umstand, der dem Stationsvorstande in Klattau bezüglich des erwähnten Frachtgutes bekannt war, nämlich, dass dasselbe von Albert F. in Miskolcz aufgegeben und an Albert F. in Klattau, Bahn restante, adressirt war, auch der Gerichtscommission in Klattau bekanntgegeben worden ist, ergibt sich aus dem Protokolle vom 4. December 1886, und wenn die Gerichtscommission weiters sichergestellt hat, dass dieser Weizen eben der von Anton M. von der Firma B. & E. angekaufte Weizen ist, bezüglich dessen mit dem gerichtlichen Bescheide vom 4. December 1886, Z. 25.092, die Seque-

stration bewilligt wurde, so hat den Anlass hiezu nicht der Stationsvorstand in Klattau, sondern vielmehr der Kläger selbst gegeben, indem aus seinen eigenen Angaben in der Replik hervorgeht, dass die erwähnte Weizenladung von ihm an B. & E. und von diesen an Anton M. in Klattau verkauft wurde, und dass er in Folge dessen dieselbe in Nyirad zur Verfrachtung nach Klattau aufgegeben, zugleich aber auch das diesfällige Aufgabsrecepisse an die Anglo-österreichische Bank in Wien mit der Ordre gesendet habe, dasselbe dem Anton M. in Klattau zum Bezuge des Weizens gegen Erlag von fl. 642.40 auszufolgen, welche Umstände allerdings erkennen lassen, dass es sich hier um ein streitiges Rechtsverhältniss zwischen dem Kläger und M. handelt.

Der Kläger glaubt zwar, dass der Stationsvorstand in Klattau sich nicht blos auf die obenerwähnte Hinweisung beschränken, sondern dem Anton M. gegenüber den Rechtsstandpunkt des Klägers hätte vertreten sollen.

Hiezu war aber der Stationsvorstand weder vermöge seiner amtlichen Stellung, noch in Folge eines ihm ertheilten Mandates berufen; es wäre dies eine Geschäftsführung ohne Auftrag gewesen, die ihn nach § 1035 a. b. G. B. für alle Folgen verantwortlich gemacht hätte. Ebensowenig hatte er einen Grund, gegen die von dem Gerichte verfügte Sequestation des Frachtgutes einen Protest zu erheben, zumal der gerichtlich bestellte Sequester nach § 968 a. b. G. B. die ihm anvertraute Sache für denjenigen zu verwalten hat, der sich seinerzeit als Eigenthümer derselben legitimirt, also eventuell auch als Repräsentant des Klägers zu betrachten ist.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien-Triest: Geleiseumstellung in der Station Gratwein.) Die Verlängerung des südlichen Stockgeleises und die Verlegung der Weichenverbindungen 4 und 7 an das südliche Ende der Station, wodurch das Geleise 3 eine nutzbare Länge von 447 m erhält, sowie die Anlage eines kurzen Stockgeleises, gleichfalls im Süden der Station Gratwein, ist genehmigt worden. [4. Mai, Z. 6994.]

Wiener Verbindungsbahn. (Herstellung eines Anschlussrohres.) Die Herstellung eines Anschlussrohres für Spülwasser aus dem im Bahnviaducte nächst der Haltestelle Hauptzollamt gelegenen Gasthause des Johann Hubmann in Wien in den Strassencanal der Landstrasse, Hauptstrasse, ist genehmigt worden. [29. April, Z. 17.855.]

Dampftramway - Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Linie Wien-Mödling: Aenderung der Ausweichen in mehreren Haltestellen.) In den Haltestellen Promenadeweg, Speising, Thiergarten und Mauer sind Verlängerungen der Ausweichgeleise vorgenommen worden, welche die Genehmigung erhalten haben. [10. März, Z. 4283.]

Localbahn Innsbruck-Hall. (Oberbau-Normale.) Das Oberbau-Normale für die Localbahn (Dampftramway) Innsbruck-Hall ist mit geringen Modificationen bezüglich der eisernen Schwellen genehmigt worden. [28. April, Z. 17.483.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 500 Stück Kohlenwagen.) Die Verwaltung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft hat, um den Anforderungen des stetig wachsenden Kohlenverkehres zu genügen, beschlossen, 500 Stück Kohlenwagen, und zwar 200 Stück mit Bremse und 300 Stück ohne Bremse anzuschaffen und die Lieferung derselben der Firma F. Ringhoffer in Smichow zu übertragen. Die Wagen ohne Bremse werden nach der mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 8. März 1888, Z. 6858, genehmigten Type hergestellt werden. Für die Wagen mit Bremse wurde Seitens des k. k. Handelsministeriums die Ergänzung der von der Bahnverwaltung vorgeschlagenen Type, welche mit dem Erlasse vom 5. Mai 1888, Z. 13.113, genehmigt worden ist, durch Anbringung gedeckter Bremsersitze aufgetragen. [24. Mai, Z. 20.019.]

Kladno-Nučicer Werksbahn. (Locomotivprüfung.) Am 6. Mai hat die technisch-polizeiliche Prüfung der in der Maschinenfabrik Krauss & Comp. gebauten, normalspurigen Tender-Locomotive „Unhoscht" (Fabriksnummer 1806) stattgefunden, welche zum Betriebe der der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft gehörigen Kladno-Nučicer Werksbahn bestimmt ist. Der Kessel dieser Maschine liegt mittelst innenliegendem Rahmen auf drei gekuppelten Achsen, von denen die dritte die unter der Feuerbüchse gelegene Triebachse ist. Die Cylinder sind horizontal und aussenliegend; die Steuerung ist nach dem System Allan gebaut. Mittelst einer Wurfbremse wird das dritte Räderpaar gebremst. Die Entfernung der drei Achsen von einander beträgt 1·34, bezw. 1·82 m, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 1·2 m, das Gewicht der Maschine im betriebsfähigen Zustande 40 Tonnen. Die Spurweite ist nomal. Die commissionelle Probefahrt wurde auf der Werksbahn vorgenommen und hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 20 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 40 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnte Tender-Locomotive zum Betriebe der Kladno-Nučicer Werksbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 23.329.]

Nachrichten aus Ungarn.

Taraczthal - Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, Ministerialrath Albert von Bedö, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Taraczthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft, d. i. der im Betriebe der Ungar. Nordostbahn stehenden Linie Taraczköz-Tereselpatak, statt. Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Betriebsjahre 1889 zur Verlesung, welchem zufolge das kgl. ungarische Ackerbauministerium von den in Folge der Capitalsvermehrung zur Verfügung gestandenen Actien der Gesellschaft im Betrage von 40.000 fl., solche in der Höhe von 20.000 fl. übernommen hat; nachdem aber die restlichen 20.000 fl. Actien noch nicht verwerthet werden konnten, war die Direction auch nicht in der Lage, sich mit dem Verkaufe der Prioritäts-Actien im Betrage von 60.000 fl. zu befassen. Der materielle Stand der Gesellschaft hat sich übrigens insoferne gebessert, als ihr von der zur Bezahlung der Zinsen bei der Landes-Centralsparcasse aufgenommenen Schuld 48.500 fl. zu Verfügung stehen, und daher zum Schlusse des Betriebsjahres 1889 die Unternehmung nur mehr mit dieser Schuld und der Forderung der Firma Ganz'sche Eisengiesserei und Maschinenfabrik belastet ist, wogegen ihr, abgesehen von den restirenden 20.000 fl. in Stammactien, noch 60.000 fl. in Prioritäts-Actien zur Verfügung stehen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction der Gesellschaft und die Functionäre, wurden Carl Neusiedl und Franz Wachsmann in die Direction neugewählt.

Ungarische Nordostbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 22. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Heinrich von Lévay und in Anwesenheit von 33 Actionären, welche 13.191 Actien repräsentirten, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn-Actiengesellschaft statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 76 und 91 ex 1889). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung, Bestellung des Bureau und Vorstellung des Ministerialrathes des kgl. ungar. Handelsministerium Johann von Gyöngyössy als Vertreter der Regierung, kam der Directionsbericht über die Gestion während des Betriebsjahres 1889 zur Verlesung. Der Bericht constatirt, dass die Betriebsergebnisse trotz der vorjährigen im Allgemeinen ungünstigen Ernte eine Besserung aufweisen. Während nämlich die Bruttoeinnahmen der Ungarischen Nordostbahn im Jahre 1888: 3,630.015 fl., die Ausgaben 2,559.626 Gulden und der Betriebsüberschuss 1,070.388 fl. betrugen, stellen sich die Bruttoeinnahmen der unter dem Betriebe der Nordostbahn vereinigten Bahnen (Nordostbahn, ungarische Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn) im Betriebsjahre 1889 auf 4,287.204 fl., die Ausgaben auf 2,849.095 und der Betriebsüber-

schuss auf 1,438.109 fl. Die Bruttoeinnahmen der ungarischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn beliefen sich im Jahre 1888 auf 472.837 fl., die Ausgaben auf 643.977 fl., demnach sich ein Betriebsdeficit von 171.140 fl. ergab. Die Gütertarife der Gesellschaft wurden nach dem System und mit den Einheitssätzen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen umgearbeitet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 30 ex 1889); in Folge Herabsetzung der Tarife auf den Hauptlinien belebte sich der Frachtverkehr auf den Localbahnen. Auf Initiative des kgl. ungar. Handelsministers hat die Gesellschaft gemeinschaftlich mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn am 1. August 1889 das System des Zonentarifes im Personenverkehr eingeführt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 152 ex 1889); diese Reform haben die drei genannten Bahnen mit 1. Jänner 1890 noch dahin ergänzt, dass diese drei Bahnen im directen Verkehre als eine geschlossene Bahn betrachtet werden, wodurch dem reisenden Publicum die weitestgehende Ermässigung der Fahrpreise gewährleistet wurde. Die Einführung des Zonentarifes hat dem Personenverkehr einen wesentlichen Aufschwung gegeben, was am besten die Thatsache beweist, dass, während in der Zeit vom 1. August bis Ende December 1888 die Anzahl der reisenden Personen 308.022 war, in der gleichen Betriebsperiode des Jahres 1889 bereits 778.965 Reisende befördert wurden. Die Zunahme beträgt somit 155 pCt., während die Einnahmen aus dem Personenverkehre um 81.583 fl. gestiegen sind. Nach Aufzählung der im Vorjahre vorgenommenen Investitionen (vergl. Verordnuugs-Blatt Nr. 76 ex 1889) wird berichtet, dass der Stand des Investitionsfonds Ende 1889 1,504.499 fl. 55 kr. betrug. Bei Uebernahme der ungarischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn erhielt die Nordostbahn auch den Investitionsfond der ersteren per 1,899.836 fl. 5 kr. zur Verrechnung; von diesem Betrage wurden 898.914 fl. 83 kr. verausgabt, so dass 1,000.921 fl. 62 kr. verblieben sind. Die Staatsgarantievorschuss-Forderungen inclusive Zinsen beliefen sich Ende 1889 auf 54,139.312 fl. 60 kr. in Silber und 3,648.785 fl. 22 kr. in Gold, zusammen mit Inbegriff des Goldagios auf 57,788.097 fl. 82 kr. Nach Kenntnissnahme des Berichtes, Ratificirung des von der Direction vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung mit der Taraczvölgyer Eisenbahn-Gesellschaft (Linie Tereselpatak-Taraczköz) abgeschlossenen Betriebsvertrages und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und die Functionäre der Gesellschaft bemerkte der Vorsitzende, dass der Bericht und die Anträge über die in Aussicht genommene Verstaatlichung der gesellschaftlichen Linien, welche sich auf Vorgänge im Jahre 1890 beziehen, nicht Gegenstand der Tagesordnung der ordentlichen Generalversammlung für das Betriebsjahr 1889 sein können, und diese Fragen erst in der ad hoc für den 19. Juni bereits einberufenen ausserordentlichen Gederalversammlung den Actionären zur Berathung, Entscheidung und Ratificirung des mit der kgl. ungarischen Regierung bereits im Principe vereinbarten Präliminarvertrages vorgelegt werden. Aus dem gleichen Anlasse wurde auch die Vornahme der Wahlen bis dahin vertagt.

Ausland.

Preussen. (Umwandlung der Zehntonnen-Güterwagen.) Wie verlautet, soll eine seit langer Zeit von Sachkundigen vergebens empfohlene Reform, die Umwandlung der Zehntonnen-Güterwagen in solche von $12^1/_2$ Tonnen, jetzt endlich zur Einführung gelangen. Man hofft davon bei dem anhaltend sehr starken Güterverkehre der Eisenbahnen Deutschlands eine höchst wohlthätige Wirkung.

Baden. (Zusatzbestimmungen zu dem Betriebsreglement.) Zu dem Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands hat die General-Direction der Staatseisenbahnen mit ministerieller Genehmigung neue Zusatzbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und von Hunden (in Begleitung von Reisenden) auf den badischen Bahnen bearbeitet, welche in einem besonderen Tarifhefte herausgegeben und mit 1. Juni in Anwendung genommen wurden. Die neuen Vorschriften treten an die Stelle der vom früheren Handelsministerium unterm 24. Juni 1874 im Gesetz- und Verordnungsblatte Nr. XXV bekannt gegebenen Zusatzbestimmungen zu den §§ 1—33 des Betriebsreglements, sowie der bezüglichen Nachträge.

Württemberg. (Verwaltungsbericht der kgl. württembergischen Verkehrsanstalten für das Rechnungsjahr 1888/89.) Diesem von der Abtheilung für die Verkehrsanstalten im kgl. württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten kürzlich veröffentlichten Berichte entnehmen wir bezüglich der Eisenbahnen und der Bodensee-Dampfschifffahrt nachstehende wesentliche Angaben: Die Länge der von Württemberg gebauten und im Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen mit 1568·41 km hat gegen das Vorjahr keine Aenderung erfahren. Von denselben waren 1419·93 km auf württembergischem, 80·79 km auf badischem, 8·08 km auf bayerischem und 59·61 km auf preussischem Staatsgebiete gelegen. Von den im Inlande liegenden Strecken entfielen auf den Neckarkreis 344·68 km, den Schwarzwaldkreis 364·81 km, den Jagstkreis 322·06 km und den Donaukreis 388·38 km. Die Gesammtlänge der dem Staate gehörigen doppelgeleisigen Strecken betrug 297·96 km, jene der Geleise überhaupt 2436·34 km. Der Bauaufwand für die dem Betriebe übergebenen und von Württemberg gebauten Bahnen belief sich am Ende des Rechnungsjahres auf 467,643.991 M. oder 298.164 M. pro Kilometer Baulänge. Ausserdem aber sind für die Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen aus den Eisenbahn-Betriebseinnahmen der Jahre 1855/72 noch 7,741.957 M. verwendet worden. Der Fahrpark der kgl. württembergischen Staatsbahnen bestand aus 342 Locomotiven, 834 Personen- und 5323 Gepäcks- und Lastwagen. Die Beschaffungskosten desselben betrugen in Summa 38,927.600 M. und berechnen sich pro Locomotive mit 43.943 M., pro Personenwagen mit 7326 M. und pro Lastwagen mit 3392 M. Mit diesen Fahrbetriebsmitteln sind im Berichtsjahre 13,984.255 Reisende und 4,584.094 t Gepäck und Güter aller Art, d. i. um 4·23 beziehungsweise 6·82% mehr als im Vorjahre, befördert worden, wobei von den bewegten Plätzen der Personenwagen durchschnittlich 25·53% gegen 24·83% in 1887/88 besetzt und die Güterwagenachsen mit durchschnittlich 2·10 t gegen 1·94 t im Vorjahre belastet waren. Von der Gesammtzahl der Reisenden bedienten sich 0·60% der I., 10·50% der II. und 88·90% der III. Wagenclasse, während am Gesammtgewichte der transportirten Lasten die Eilgüter mit 0·69%, Stückgüter mit 8·97%, Wagenladungsgüter mit 74·65%, Militärgüter mit 0·24%, Viehsendungen mit 3·39% und die Dienstgüter mit 12·06% participirten. Die aus dem Verkehre resultirenden Einnahmen haben für Personen und Gepäck 10,768.484 M., für Güter aller Art 20,103.800 M., im Ganzen somit 30,872.284 M., d. s. um 4·88% mehr als im Vorjahre, betragen. Dieselben erhöhten sich durch verschiedene sonstige Erträgnisse um 2,351.643 auf die Gesammt-Jahreseinnahme von 33,223.927 M., aus welcher die Betriebsausgaben im Betrage von 16,950.812 M. bestritten und 16,273.115 M. als Reinerträgniss pro 1888/89 erübrigt wurden. Die baare Ablieferung an die Staatshauptcasse betrug 15,963.310 M. Im Vergleiche zu den analogen Ergebnissen im Vorjahre stellte sich die Reineinnahme von 2,859.925 M. und die baare Ablieferung an die Staatscasse um 2,550.120 M. höher.

Die Betriebsmittel der Bodensee-Dampfschiffahrt bestanden im Rechnungsjahre 1888/89 aus 7 Dampfbooten, 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajectkähnen, mittels welchen in 4123 Fahrten 158·414 km zurückgelegt und 178.350 Personen, 328 t Gepäck und 73.942 t Einzeln- und Wagenladungsgüter expedirt wurden. Die Einnahmen hiefür betrugen 284.830 M., die Ausgaben beliefen sich auf 275.416 M., daher 9414 M. als Reinertrag pro 1888/89 der Staatscasse überwiesen werden konnten.

Italien. (Eisenbahn Siracusa-Licata.) Die General-Direction der sicilischen Eisenbahnen hat die Projecte für die vier nachstehenden Varianten der Strecken zwischen Sampieri und Terrannova der Eisenbahn Siracusa-Licata dem Ministerium für öffentliche Arbeiten zur Genehmigung vorgelegt:

1. Variante Donna Fugata-San Silvestro auf der Strecke Osteria Lupis-Villa Caruso.
2. Variante Villa Caruso auf den Strecken Osteria Lupis-Villa Caruso-Comiso.
3. Variante Passo Scarpari auf der Strecke Comiso-Biscari.
4. Variante Gela auf der Strecke Biscari-Terrannova.

— (Generalversammlung der Società delle Strade ferrate Meridionali.) Am 8 Mai fand in Florenz eine ordentliche Generalversammlung der Società delle Strade ferrate Meridionali statt. Den Vorsitz führte der Präsident des Verwaltungsrathes Conte Bastogi. Anwesend waren 107 Actionäre mit 909 Stimmen, welche 99.565 Actien vertraten. Aus dem Rechenschaftsberichte des Verwaltungsrathes geht hervor, dass die Betriebseinnahmen des Jahres 1889 eine Verminderung erlitten, während jene des Ergänzungsnetzes gegen das Vorjahr eine Zunahme von 723.000 Lire erfuhren. Die Betriebsausgaben waren trotz der eingetretenen Steigung der Kohlenpreise und der Inbetriebsetzung neuer Linien nur um ein Geringes höher als im Jahre 1888. Der Rechenschaftsbericht gibt nun weiters Aufschluss über die Fertigstellung und Consolidirung des Netzes und über die in Angriff genommenen Linien. Die Bruttoein-

nahmen betrugen 72,824.475·94 Lire, die ordentlichen und ausserordentlichen Betriebsausgaben 69,570.383·03 Lire. Es verblieb mithin ein Reinerträgniss von 3,254.092·91 Lire. Die Activa wurden mit 42,231.373·53 Lire einschliesslich der Staatssubvention, des gedachten Reinerträgnisses und des Staatsbeitrages zum rollenden Materiale, die Passiva, und zwar die Verzinsung, Amortisationsquote, Steuern etc., mit 37,843.439·92 Lire festgestellt. Ausser den fünfpercentigen Zinsen wurden für die Actien alter Emission Dividenden von 11 Lire, für die Actien neuer Emission Dividenden von 5·50 Lire per Actie festgesetzt. Nach erfolgter Genehmigung des Rechnungsabschlusses wurden sämmtliche bisherige Verwaltungsrathsmitglieder wiedergewählt.

— (Cirumätnaische Eisenbahn.) Der Präsident des Verwaltungsrathes des Consortiums für den Bau und Betrieb der circumätnaischen Bahn hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das Project für die erste Strecke dieser Bahn, Riposto-Randazzo, mit dem dringenden Ansuchen um baldige Genehmigung vorgelegt. Nach Herablangen derselben wird mit den Arbeiten sofort begonnen werden.

— (Commission für die Desinfection der Frachtwagen für den Viehtransport.) Wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen, tritt nächstens in Rom eine technische Commission zu dem Zwecke zusammen, um Studien über die Desinfection der zum Viehtransporte bestimmten Wagen anzustellen und die verschiedenen Desinfectionsmethoden zu prüfen.

— (Eisenbahn Barletta-Spinazzola.) Die Società delle Strade ferrate Meridionali hat um die staatliche Genehmigung des Projectes für die Eisenbahn vierter Kategorie von Barletta nach Spinazzola angesucht. Diese Linie läuft eine 1530 m lange Strecke mit unabhängigem Geleise längs der Eisenbahn Bari-Foggia, wendet sich dann nach links in das Thal des Flusses Ofanto, um sohin den Ort Canosa zu erreichen. Von hier zieht sich dieselbe mit stetiger Steigung nach Minervino. Am Abhange der Bergkette Murgie neben der von Minervino nach Spinazzola führenden Landstrasse bis km 49·400 fortlaufend, gelangt sie zum Hochplateau Acquatetti, woselbst sie ihren Höhenpunkt, 396·40 m ober dem Meeresspiegel, erreicht. Nach Uebersetzung des Bergrückens Paredano, der Wasserscheide zwischen den Flüssen Locono und Roviniero, steigt sie neuerdings bis zum km 62·309, woselbst sie sich mit der Eisenbahn Rocchetta-Melfi-Gioja del Colle vereinigt und mit eigenem Geleise die Station Spinazzola erreicht. Die Länge dieser Linie beträgt 65·793 km, der Minimalradius der Curven 300 m, die Maximalsteigung 15 pro Mille auf der ersten Strecke Barletta-Canosa und 20 pro Mille auf der zweiten Strecke Canosa-Spinazzola. Die Linie hat sieben Viaducte und drei Tunnels, deren Gesammtlänge 1033 m beträgt, ferner zwei Stationen, Canosa und Minervino, ausser der Anfangs- und Endstation Barletta, bezw. Spinazzola. Ueberdies sind noch zwei Haltestellen, San Ferdinando und Acquatetti, projectirt.

Bulgarien. (Feierliche Eröffnung der Eisenbahnlinie Jamboli-Burgas) Am 26. Mai fand, wie in Nr. 63 bereits mitgetheilt, durch Seine kgl. Hoheit Prinz Ferdinand die Eröffnung der Eisenbahnlinie Jamboli-Burgas in feierlicher Weise statt. Die 102 km lange Linie wurde von der fürstlichen Regierung unter Heranziehung des Pionnierregiments in eigener Regie erbaut, und soll der Bau mit Ausnahme einer Strecke von einigen Kilometern, welche Abrutschungen stark ausgesetzt erscheint, im Ganzen gut und solid durchgeführt sein. Nach den bisher mit der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen getroffenen Abmachungen soll vorläufig wöchentlich dreimal ein Verkehr zwischen Sofia und Burgas hergestellt werden, wobei die Reisenden allerdings in Philippopel werden übernachten müssen.

— (Frequenz auf der Eisenbahnlinie Bellova-Zaribrod.) Laut den für Jänner und Februar vorliegenden statistischen Ausweisen der fürstl. bulgar. Eisenbahn-Direction verkehrten innerhalb dieser Zeit auf der Linie Bellova-Zaribrod und umgekehrt 34 Orient-Expresszüge, 118 Postzüge, 360 Güterzüge, 1 Materialzug und 4 Specialzüge. Der Personenverkehr war verhältnissmässig nicht gering. Als angekommen erscheinen 9751 Personen, als abgereist 8737 Personen. An Passagiergepäck wurden expedirt 69 t, angekommen sind 78·7 t. Der Güterverkehr gestaltete sich folgenderweise: Eilgutsendungen abgefertigt 74·5 t (13 t transito), angekommen 35·8 t (12 t transito), Frachtgut: expedirt 18.784 t (2563 t transito), angekommen 18.288 t (8982 t transit).

Australien. (Wettbewerb verschiedener Bremsen.) Im August verflossenen Jahres wurde vom Parlamente der Colonie Südaustralien der Beschluss gefasst, eine Expertise zu dem Zwecke einzuberufen, um die einzelnen Gattungen von durchlaufenden Bremsen auf ihre Vor- und Nachtheile einer Prüfung zu unterziehen und hierauf basirend, einen Vorschlag über die bei den südaustralischen Bahnen anzuwendende Bremse zu erstatten.

Das hiefür eingesetzte Sachverständigen-Comité, aus Maschinen-Ingenieuren der dortigen Bahnen zusammengestellt, trat Ende Februar d. J. in Thätigkeit und stellte für diese Proben folgendes Programm auf:

1. Jede in Wettbewerb tretende Bremse muss durchlaufend und selbstthätig sein, jedoch auch im Bedarfsfalle von dem Zugbegleitungspersonale in Thätigkeit versetzt werden können.
2. Die Maschine, der Tender und die Zugzusammenstellung muss in allen Fällen die gleiche sein.
3. Der Zug soll aus nicht weniger als 50 Wagen verschiedener Classen bestehen.
4. Alle Räder der Maschine und des Tenders, ausgenommen jene des Vordergestelles, sind bremsbar einzurichten, jedoch nur bis zum Maximum von 95 pCt. der betreffenden Radbelastung.
5. Alle Wagen im Zuge sind mit je einem Bremsklotze per Rad zu versehen und darf die Bremskraft nicht 100 pCt. der Radbelastung bei unbelastetem Vehikel überschreiten.
6. Der zu erprobende Bremsmechanismus muss in allen Theilen gleich jenem sein, welcher in allgemeinen Gebrauch treten soll.
7. Mit Ausnahme jener Theile, welche zur Bremse gehören, ist die Construction des Fahrparkes der australischen Staatsbahnen beizubehalten.
8. Die Bewerber haben ihre Bremseinrichtungen selbst beizustellen und sind für die Art der Anordnung des Mechanismus verantwortlich.
9. Die Versuche sind mit Bremsklötzen anzustellen, welche vorerst 1/4" vom Radumfange abstehen. Sodann werden die Proben mit Klötzen vorgenommen, welche 1" vom Radumfange abstehen, um die Wirksamkeit der Bremsen bei halbabgenützten Blöcken zu ersehen.
10. Der Verbrauch von Kohle und Wasser der Maschine wird gemessen.
11. Jedem Bewerber ist gestattet, sich das Bremspersonal aus dem Stande der südaustralischen Bahnen auszuwählen.
12. Jeder Bewerber kann seinen completen Zug während drei Tage vor Begin der Versuche für sich Probe unterziehen.
13. Vor Beginn der Versuche hat jeder Bewerber dem Comité schriftlich zu bescheinigen, dass sein Zug und sein Bremsapparat complet ist und zu seiner Zufriedenheit functionirt.
14. Keinem Bewerber ist gestattet, an seinem Zuge irgendwelche Abänderungen oder Reparaturen während der Versuchsperiode vorzunehmen, ausgenommen mit schriftlicher Bewilligung des Comités.
15. Die Kosten der Ausstattung des Zuges mit Bremsen trägt der Bewerber.
16. Die Versuche werden in der ersten Woche des September 1890 stattfinden.
17. Jedermann, welcher unter den vorgenannten Bedingungen in Wettbewerb treten will, hatte dies schriftlich dem Comité bis längstens 30. April 1890 bekannt zu geben.

Auf diese Aufforderung haben sich die Vertreter der Westinghouse Bremsen- und Vacuumbremsen-Gesellschaft zum Wettbewerb bereits gemeldet und sind weiters als voraussichtliche Concurenten schon angekündigt die Lawrence Automatic Brake Company und die Forbes Electric Brake Company.

Schiffahrt.

Elbeschiffahrt. (Strombauten auf sächsischem Gebiete im Jahre 1889.) Im Jahre 1889 wurden an der Elbe innerhalb des Königreiches Sachsen 407.442·73 Mk. auf Stromufer- und Hafenbauten, sowie auf die Verbesserung des Fahrwassers verwendet. Hievon entfallen auf den Correctionsbau am sogenannten Pöhnhorn unterhalb Königstein 10.013·34 Mk.; auf die Stromregulirung am rechten Ufer bei Wohlen 141·80 Mk.; auf die Hinterfüllung der Stromräume hinter dem Regulirungsbau im sogenannten Brautenfurth 6078·38 Mk.; auf die Correction zwischen Cotta und Kötschenbroda, Abtheilung I, IV und V, 66.828·01 Mk.; auf Zeichnungen, betreffend die Regulirung der Stromsohle bei Pirna 386·05 Mk.; auf die Stromregulirung zwi-

schen Promnitz und Grosszschepa 28.815·73 Mk.; auf Beförderung der Verlandungen in den fiscalischen Stromabschnitten am linksufrigen Correctionswerke bei Zedelzehren, oberer und unterer Theil 10.205·84 Mk.; auf die Correction am sogenannten Kreinitzer Winkel 39.820·72 Mk.; auf die Correction Strehla-Kreinitz 26.125·60 Mk.; auf die Unterhaltung der bestehenden Wasser-, Ufer- und Dammbauten, der Leinpfade u. s. w. 40.039·01 Mk.; auf die Ausführung hydrometrischer Arbeiten an der Elbe innerhalb Sachsens 1536·15 Mk.; auf die Fixirung der Triangulations- und Landfestpunkte 5260·52 Mk.; auf die Betainung der Elbeuferstrecken 645·19 Mk.; auf die Aufnahme eines Spiegelnivellements von der sächsisch-böhmischen Landesgrenze abwärts 1470·83 Mk.; auf die Herstellung eines Ausschiffungsplatzes bei Gröbe 14 Mk.; auf die Vermaalung des Fahrwassers 3797·46 Mark; auf bauliche und culturelle Herstellungen, sowie sonstige Ausgaben bei Nutzung fiscalischer Uferräume der Elbe und der Elbe-Winterhäfen 7886·34 Mk.; auf die Beschaffung, Unterhaltung und den Betrieb der Dampfbagger, nebst Baggerprahmen, sowie des Taucherschiffes mit Zubehör 89.206·17 Mk.; auf die Beschaffung und Unterhaltung der Geräthe, sowie auf verschiedene Ausgaben 19.725·19 Mk.; auf Räumungsarbeiten 49.446·40 Mk.

Gemischte Pruth-Commission. (78. Sitzung.) Am 17. April n. St. traten die diese Commission bildenden Vertreter der drei Pruth-Uferstaaten, Oesterreich-Ungarn, Russland und Rumänien, zur 78. Sitzung zusammen. Nach der Begrüssung des neu ernannten österreichisch-ungarischen Delegirten, General-Consul Carl von Gsiller, ging die Commission sofort zur Berathung der wichtigsten Angelegenheit, der Subventionirung durch die drei Uferstaaten behufs Regulirung der Stromstrecke Nemtzeni-Novosielitza, über. Nachdem nämlich der Unterlauf des Stromes von Reni bis Nemtzeni bereits entsprechend regulirt ist, handelt es sich darum, auch den Oberlauf bis Novosielitza der regelmässigen Schiffahrt zugänglich zu machen. Zu diesem Behufe hat der Ingenieur der Commission, von Foncourt, ein Project ausgearbeitet, welches bei Vertheilung der Arbeiten auf einen Zeitraum von 5 Jahren einen Kostenaufwand 585.100 Frcs. erfordert, wovon 156.800 Frcs. auf die Beseitigung von Baumstämmen, Wurzelstöcken u. dgl. aus dem Strombette, 4500 Frcs. auf die Wegräumung aller Dammund Wehrüberreste, 23.000 Frcs. auf Felssprengungen, 250.000 Francs auf Corrections- und Concentrirungswerke, 54.800 Frcs. auf Uferräumungen behufs Herstellung des Leinpfades, 2000 Francs auf die Vermahlung der Fahrrinne, 42.000 Frcs. auf die Anschaffung eines schwimmenden Krahns und 52.000 Frcs. auf Regieauslagen entfallen. Da aber durch die eigenen Einnahmen der Commission an Schiffahrtsgebühren in einem Jahrfünft nur 150.000 Frcs. bedeckt werden könnten, so wandte sich selbe an die drei Uferstaaten mit dem Ersuchen, ihr eine Subvention von je 145.000 Frcs., zahlbar in 5 Jahresraten, die erste zu 40.200 Francs, die weiteren zu je 26.200 Frcs., zu gewähren. In der Sitzung erklärte nun der Vertreter Rumäniens, dass seine Regierung zur Flüssigmachung der ersten Subventionsrate bereit sei, und auch der russische Delegirte gab eine ähnliche Erklärung ab, während General-Consul von Gsiller die Liquidirung des auf Oesterreich-Ungarn entfallenden Betrages zusicherte, sobald der bezügliche Credit, welcher im Staatsvoranschlage des Handelsministeriums für das laufende Jahr eingestellt ist, verfassungsmässig genehmigt worden sei. Damit der Beginn der Arbeiten keine Verzögerung erfahre, erklärte sich das rumänische Commissionsmitglied weiters bereit, ohne Rücksicht auf eine etwaige Verzögerung in der Auszahlung der russischen und der österreichisch-ungarischen Quote, von seiner Regierung die sofortige Ueberweisung der ersten Subventionsrate an die Commission zu erwirken, welch' letztere im Hinblicke auf diese Erklärung die umgehende Anschaffung des schwimmenden Krahnes beschloss und die diesbezüglichen Aufträge an Herrn von Foncourt erliess.

Weitere Berathungsgegenstände bildeten die Schiffahrtsstatistik des Vorjahres und der Rechnungsabschluss für dasselbe, sowie der Voranschlag für das laufende Jahr.

Die Statistik zeigt eine bedeutende Zunahme des Verkehres, und zwar sowohl was die Zahl der Schiffe, als auch was die zu- und abgeführten Waarenmengen betrifft. Es liefen nämlich in den Pruth ein 723 Schiffe gegen 514 im Vorjahre, und aus 830 Schiffe gegen 424 im Vorjahre. Unter den eingelaufenen Fahrzeugen waren griechische 567 Segler und 8 Dampfer, rumänische 108 Segler und 12 Dampfer, russische 22 Segler und 1 Dampfer, italienische 2 Dampfer, bulgarische 2 Segler, englische 2 Segler, türkische 1 Segler; unter den ausgelaufenen Schiffen griechische 660 Segler und 8 Dampfer, rumänische 118 Segler und 12 Dampfer, russische 20 Segler und 1 Dampfer, bulgarische 3 Segler, italienische 2 Segler und 1 Dampfer, türkische 3 Segler englische 2 Segler. An Waaren gelangten zur Ausfuhr 113.819 Galatzer Kilé*) Mais, 18.930 G. K. Weizen, 143.635 G. K. Roggen, 69.061 G. K. Gerste, 70 G. K. Bohnen, 54.900 Oka Käse, 12 Tonnen Sand und Kies, 303 Tonnen Brennholz. Eingeführt wurden über den Pruth 461 G. K. Weizen, 5000 G. K. Bohnen, 254.000 G. K. verschiedene Waaren, 28.000 G. K. Bohnen, 52.400 G. K. Salz, 10.800 G. K. Kalk, 77 Tonnen Kohle und 32.208 Tonnen Bauholz und Bretter. Der gesteigerte Verkehr zeigte seine Einwirkung auch in den Einnahmen der Schiffahrtscasse, welche gegenüber einem Voranschlage von 35.000 Frcs. ein factisches Erträgniss von 51.685 Frcs. 75 Cts. ergaben. Der Voranschlag für das laufende Jahr beziffert die Einnahmen mit 44.800 Frcs., darunter 7380 Frcs. Vortrag aus dem Vorjahre und 37.500 Frcs. Eingänge an Schiffahrtsgebühren, dagegen die Ausgaben mit 43.717 Frcs. 50 Cts., darunter für das Secretariat 2400 Frcs., für die Schiffahrtscasse 5120 Frcs., für den technischen Dienst 24.900 Frcs.

Verschiedene Mittheilungen.

Mährisch - schlesische Centralbahn. (Geschäftsbericht pro 1889.) Dem Geschäftsberichte und den Rechnungsabschlüssen der Mährisch-schlesischen Centralbahn für das Jahr 1889 ist Folgendes zu entnehmen: Die Betriebseinnahmen haben ein günstigeres Resultat ergeben als im Vorjahre. Es betrugen dieselben im Jahre 1889 nach Abzug der gezahlten Portorückersätze, Refactien und der eingehobenen Stempelgebühren für die Personenfrequenz 241.123 fl., für das Gepäcksübergewicht 8947 fl., für die Eilgut- und Frachtsendungen 740.977 fl., für Nebengebühren 6210 fl., Summe der Transporteinnahmen 997.259 fl., hiezu verschiedene Einnahmen 32.088 fl., Totale 1,029.348 fl. Gegen 1888 haben sich die Gesammteinnahmen um den Betrag von 28.294 fl. erhöht. Der Personenverkehr weist einen Ausfall der Einnahmen um 3888 fl. aus, trotz einer Mehrfrequenz um 0·78 pCt. gegen das Vorjahr. Der Güterverkehr weist eine Zunahme von 33.322 Tonnen Fracht in der Quantität, von 666.854 Tonnen-Kilometer in der Transport-Intensität und in dem Erträgnisse eine solche von 32.708 fl. aus. Die Betriebsausgaben betrugen: Für allgemeine Verwaltung 30.653 fl., für die Bahnerhaltung und Bahnaufsicht 141.914 fl., für den Stations- und Fahrdienst 165.680 fl., für die Zugförderung 113.371 fl., für die Anschlüsse an fremde Bahnen 38.069 fl., Summe der eigentlichen Betriebsausgaben 489.689 fl., hiezu verschiedene allgemeine Auslagen 34.772 fl., im Ganzen 524.461 fl. Die gesammten Ausgaben haben eine Vermehrung um 13.607 fl. gegen das Vorjahr erfahren; wogegen die Transport-Intensität eine Steigerung um 3·76 pCt. aufweist. Das Betriebsergebniss stellt sich auf den Betrag von 504.886 fl. und ist um 14.686 fl. günstiger als im Vorjahre. Mit dem Saldo vom Jahre 1888 per 330.275 fl. bezifferten sich die Einnahmen auf 835.162 fl. und die ausgewiesenen Ausgaben betrugen 368.597 fl., mithin verbleibt als Saldovortrag mit 31. December 1889 die Summe von 466.564 fl.

Südbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai hat die 40. ordentliche Generalversammlung der Südbahn-Gesellschaft unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Freiherrn von Hopfen und im Beisein des l. f. Commissärs Ministerialrath Freiherr v. Lilienau stattgefunden. Anschliessend an den Jahresbericht, von dessen Vortrag Umgang genommen wurde, verlas der Vorsitzende folgende Erklärung: „Es wurden von verschiedenen Seiten und auch aus Actionärkreisen Anfragen an den Verwaltungsrath gestellt, ob er nicht gesonnen sei, dem erfolgreichen Beispiele anderer Gesellschaften folgend, eine Conversion der fünfpercentigen Anleihe anzubahnen, um die durch die Goldzahlung herbeigeführten Lasten zu erleichtern. Ich brauche wohl nicht zu versichern, dass der Verwaltungsrath eine Frage von solcher Wichtigkeit schon seit längerer Zeit ernstester Prüfung unterzogen hat; dieselbe hat jedoch ergeben, dass alle Eisenbahn-Gesellschaften, welche Conversionen mit Erfolg durchzuführen in der Lage waren, das Recht besassen, die Obligationen im Wege ausserordentlicher Verlosungen aus dem Verkehre zu ziehen. In solchen Fällen wurde den Besitzern zum Verfallstermine das Nominalcapital ausgefolgt, sie waren genöthigt, sich um ein Placement für dieses Capital umzusehen, und in der Regel lag es in ihrem Vortheile, den Tausch anzunehmen. Die Südbahn ist nicht in dieser ange-

*) 1 Galatzer Kilé = 4·16 hl.

nehmen Lage, sie ist an die Tilgungspläne gebunden und kann ausserordentliche Verlosungen nicht vornehmen. Es bleibt ihr nur der Weg einer freiwilligen Conversion offen, bei welcher der Umtausch jedoch zu Bedingungen offerirt werden muss, welche ihn den Obligationären annehmbar erscheinen lassen. Der Verwaltungsrath hat in dieser Hinsicht mannigfache Projecte ausarbeiten lassen. Das Ergebniss der vorgenommenen Studien war aber immer, dass die Vortheile, welche den Besitzern der alten Obligationen gewährt werden müssten, und die mannigfachen materiellen Opfer den Gewinn aufzehren würden, welchen die Gesellschaft aus dem Umtausche überhaupt erzielen könnte. Da ausserdem bei der fünfpercentigen Prioritäts-Anleihe der Gesellschaft zur Staatsverwaltung ein Verhältniss besteht, welches noch weitere formale Schwierigkeiten zur Folge haben würde, ist der Verwaltungsrath zu dem Beschlusse gekommen, von der Conversion vorerst abzusehen." — Actionär Richard Levy (Berlin) sprach dem Verwaltungsrathe und dem Generaldirector im Namen einer grösseren Gruppe deutscher Actienbesitzer den Dank für die erfolgreiche Sanirung der Gesellschaft aus, die sich aus dem Niedergange zu einer Höhe emporgehoben habe, welche die volle Ertragsfähigkeit der Actien nicht mehr zweifelhaft erscheinen lasse. — Nachdem der Präsident für die anerkennenden Worte im Namen des Verwaltungsrathes gedankt hatte, wurde der Bericht einstimmig genehmigt und auf Antrag des Revisions-Ausschusses das Absolutorium ertheilt. Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes wurde beschlossen, den Dividendencoupon pro 1889 vom 1. Juni ab mit 8 Francs einzulösen und 2,927.154 fl. neu vorzutragen. Zum nächsten Punkte der Tagesordnung erbittet sich der Verwaltungsrath die Ermächtigung, einen den Interessen der Gesellschaft entsprechenden Betriebsvertrag mit den Concessionären der 25·7 Kilometer langen Localbahn von Radkersburg nach Luttenberg abzuschliessen, welche Ermächtigung ihm ohne Debatte ertheilt wurde. Schliesslich gelangte zur Verhandlung der Antrag des Verwaltungsrathes auf Abänderung der im § 28 der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 angeführten Bahngruppen. Der Verwaltungsrath ersuchte um die Vollmacht, mit der Regierung den Wortlaut einer Erklärung zu vereinbaren, nach welcher an Stelle der im § 28 der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 angeführten die nachstehend genannten Bahngruppen zu vertreten haben: 1. die sämmtlichen in der österreichischen Reichshälfte gelegenen Linien, respective Theilstrecken des gesellschaftlichen Hauptbahnnetzes mit Ausnahme der Tiroler und der Pusterthal-Bahn; 2. die Linien Kufstein bis zur italienischen Grenze bei Ala und Marburg bis Franzensfeste (Tiroler und Pusterthal-Bahn); 3. die sämmtlichen in Ungarn gelegenen Linien und Theilstrecken des gesellschaftlichen Hauptbahnnetzes. — Auf die Anregung des Actionärs Turetzky, das Bahnnetz nur in zwei Gruppen, eine österreichische und eine ungarische, einzutheilen, erwiderte der Präsident, dass sich diese Eintheilung nicht empfehle. Es sei nothwendig, dass österreichische Netz in zwei Gruppen zu zerlegen, weil bei Eintritt des staatlichen Einlösungsrechtes die den Actionären zu zahlende Rente von Seite des Staates nach den beiden Gruppen getrennt berechnet werde. Wenn die Trennung keinen materiellen Zweck hätte, wäre sie vom Verwaltungsrathe nicht vorgeschlagen worden; sie sei aber für die Actionäre von grosser Wesenheit. die vom Verwaltungsrathe verlangte Vollmacht wurde nach dieser Aufklärung einstimmig ertheilt. — In den Verwaltungsrath wurden Béla Graf Festetits und Theodor Graf Széchényi (vom Wiener Verwaltungsrathe), Marquis du Lau und Lord Rothschild (vom Pariser Comité) wiedergewählt. An Stelle des verstorbenen Maximilian Freiherrn von Gagern wurde Robert von Biedermann in den Wiener Verwaltungsrath neu berufen.

Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Simmering. (Ordentliche Generalversammlung.) Die Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Simmering (vormals H. D. Schmid) hielt am 28. Mai ihre 21. ordentliche Generalversammlung. Nach dem Betriebsberichte pro 1889 betrug im abgelaufenen Jahre der Umsatz in den gesellschaftlichen Erzeugnissen rund 2·713 Millionen Gulden und der erzielte Betriebsüberschuss 162.929 fl. Hievon kommen in Abzug die Verluste aus den Jahren 1887 und 1888 mit 76.253 fl., sowie die Abschreibungen von zusammen 17.068 fl., so dass ein Gewinn von 69.608 fl. verfügbar bleibt. Der Verwaltungsrath beantragt, hievon 60.000 fl. als 6percentige Dividende zu vertheilen und den Rest dem Reservefond zuzuweisen. Der Antrag wurde angenommen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Lagerstand im Monat Mai.) Vom 1. bis 31. Mai 1890 wurden im Lagerhause der Stadt Wien 166.110 q Waaren ein- und 155.212 q ausgelagert. Der Lagerstand betrug am 31. Mai 221.926 q im Assecuranzwerthe von 2,474.560 fl. gegen 308.205 q im Werthe von 3,204.175 fl. in der gleichen Zeit des Vorjahres; darunter waren: 46.839 q Weizen (gegen 153.339), 21.728 q Roggen (gegen 36.013), 11.443 q Gerste (gegen 15.007), 93.190 q Hafer (gegen 51.209), 8767 q Mais (gegen 6031), 2605 q Oelsaaten (gegen 3500), 1374 q Mehl und Kleie (gegen 1240), 3592 q Wein (gegen 3277), 3189 q Zucker (gegen 16.491) und 8197 hl Spiritus à 100 pCt. (gegen 6094 im Vorjahre). Die durchschnittliche Tagesbewegung während des Monates Mai bezifferte sich auf 12.853 q; es wurden 37 Lagerscheine ausgegeben und bei 18 Lagerscheinen im Versicherungswerthe von 112.150 fl. eine Lombardirung von 77.800 fl. in die Lagerbücher vorgemerkt.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser, Wien. (Ausweis über die Bewegung und den Stand der im öffentlichen Lagerhause und Freilager, Wien, Franzensbrückenstrasse, eingelagerten Waaren im Monate Mai.)

Bestand Ende April	q	54.799
Einlagerungen im Monate Mai	„	20.829
Summa	q	75.628
Auslagerungen im Monate Mai	q	11.360
Lagerstand Ende Mai	q	64.268

im Assecuranzwerthe von 2,158.247 fl. — Lagerscheine wurden im Monate Mai keine ausgegeben.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus in Krakau. (Ausweis über die Bewegung und den Stand der eingelagerten Producte für den Zeitraum vom 1. bis 31. Mai.)

Inländisches Getreide.	Kilogramm	Versichert mit ö. W. fl.
Bestand am 1. Mai	411.081	37.484
Eingelagert wurden im Monat Mai	435.546	36.995
Zusammen	846.627	74.479
Ausgefolgt wurden	414.931	37.295
Bestand am 31. Mai	431.696	37.184
Ausländisches Getreide.		
Bestand am 1. Mai	506.451	36.772
Eingelagert wurden im Monat Mai	224 542	18.503
Zusammen	730.993	55.275
Ausgefolgt wurden	396.051	30.480
Bestand am 31. Mai	344.942	24.795
Lagerstand am 31. Mai	766.638	61.979

Lagerscheine auf inländisches Getreide.	Stück	Gesammtgewicht kg	Versichert mit ö. W. fl.
Stand am 30. April	5	50.032	4.370
Ausgestellt wurden im Mai	1	9.908	790
Zusammen	6	59.940	5.160
Zurückgestellt wurden im Mai	2	19.959	1.825
Stand am 31. Mai	4	39.981	3.335
Lagerscheine auf ausländisches Getreide.			
Stand am 30. April	17	165.692	10.919
Zurückgestellt wurden im Mai	6	55.005	3.654
Stand am 31. Mai	11	110.687	7.265
Am 31. Mai blieben im Umlaufe	15	150.668	10.600

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monate Mai.)

Artikel	Lager am 1. Mai	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Mai
	Metercentner			
Weizen	1465	804	1043	1226
Roggen	247	202	164	285
Gerste	347	—	122	225
Hafer	2166	710	1187	1689
Malz	682	300	471	511
Mais	1710	711	1030	1391
Diverse	2994	664	1014	2644
Total	9611	3391	5031	7971

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.

Einführung eines neuen Tarifes in drei Heften.

Mit 20. Juni 1890 tritt für den Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen-Verband ein neuer Tarif in Kraft, welcher in drei Heften zur Ausgabe gelangt ist. Exemplare dieses Tarifes erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 6. Juni 1890. [371]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Frachtberechnung für Güter der Cassen I und II in Wagenladungen von 5000 kg und darüber bei Aufgabe, bezw. Abgabe im Lagerhause „Freilager am Schüttl."

Für Güter der Classen I und II gelangen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief für die Ueberführung

von oder nach Wien (E.W.A.)
„ (K.F.N.B.)
„ (Oe.N.W.B.)
„ (S.B.)
„ (St.E.G.)
} transit nach oder vom Lagerhause Freilager am Schüttl

nachstehende Transportgebühren bis zur Durchführung im Tarifwege zur Einhebung:

1. für Güter der Classe I . . . . . 5·0 kr.
2. für Güter der Classe II . . . . . 4·5 kr.

pro 100 kg.

Die betreffenden Transporte müssen an die Erste österr. Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser (Lagerhaus „Freilager am Schüttl") adressirt sein, bezw. diese Firma als Aufgeberin aufweisen.

Wien. am 2. Juni 1890. [372]

Englisch-Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Frachtsätze für frisches Obst.

Für frisches Obst, einschliesslich frischer Nüsse, bei Aufgabe in Wagenladungen von den am obgenannten Güterverkehre betheiligten Stationen (einschliesslich Passau k. k. St.B. und Lindau Rgbh.) nach Belgien kommen bis Ende December 1890 im Kartirungswege die Frachtsätze des Specialtarifes I, bezw. der Classe A 2 zur Anwendung.

Frische Aepfel, frische Birnen, frische Nüsse, frische Pflaumen und Zwetschken in Wagenladungen zu 10.000 kg mit der Bestimmung zur Ausfuhr über die belgischen Seehäfen und über Terneuzen werden bis Ende December 1890 im Kartirungswege zu den Sätzen des Ausnahmetarifes Nr. 2 abgefertigt.

Für neue leere Obstkörbe, welche in gefülltem Zustande nach der Absendestation zurückkehren, werden im Reclamationswege bis Ende December 1890 folgende Frachtermässigungen gewährt:

Bei Aufgabe als Eilgut werden die leeren Körbe zur einfachen Eilgutfracht ohne Sperrigkeitszuschlag und bei Aufgabe als Frachtgut, wie gebrauchte leere Emballagen behandelt.

Bei der Auflieferung der leeren Körbe wird die volle tarifmässige Fracht erhoben.

Die Rückerstattung der Frachtdifferenzen erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen von Seite der betreffenden Versandsstation bestätigt sein muss, dass die leeren Körbe im gefüllten Zustande mittelst Eisenbahn zurückbefördert worden sind.

Wien, am 4. Juni 1890. [373]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tour- und Retourkarten.

Tour- und Retourkarten für eine Mindestentfernung von 137 km (274 km Doppelfahrt) auf der Südbahn, welche nach oder von Stationen der Strecken Unter-Drauburg — Franzensfeste und Kufstein-Ala via Marburg lauten, haben, soferne sie in der Zeit vom 1. Mai bis Ende August 1890 gelöst wurden oder gelöst werden, Giltigkeit bis Ende October 1890. Für die ab 1. September 1890 gelösten derlei Billets tritt wieder die normalmässige Giltigkeitsdauer in Kraft.

Wien, am 1. Juni 1890. [374]

Directer Personen- und Gepäcksverkehr
a) zwischen Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Bozen-Meraner Bahn andererseits;
b) von Innsbruck nach Achensee (Station der Achenseebahn).

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife ad a) vom 1. März 1888, sowie directer, dann Tour- und Retourkarten ad b).

Mit 15. Juni 1890 gelangt der Nachtrag IV zum vorbezeichneten Tarife, welcher Gebühren für directe Fahrkarten, dann für ermässigte Tour- und Retourkarten von München C.-B. und Ostbhf. nach Achensee (Station der Achenseebahn) enthält, zur Einführung.

Gleiche Billets gelangen ab 15. Juni 1890 auch von der Station Innsbruck nach Achensee zur Ausgabe, und findet sowohl von München, wie von Innsbruck directe Gepäcksabfertigung nach Achensee statt.

Wien, am 2. Juni 1890. [375]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Steyrthalbahn.

Eröffnung der Station Steyr-Garsten auch für die Localgüterauf- und Abgabe.

Mit 1. Juni 1890 wird die Station Steyr-Garsten auch für die Localgüterauf- und Abgabe eröffnet, u. zw. werden im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auch jene Güter, welche auf der k. k. Staatsbahn einlangen oder dahin abgehen, von dem Frachten-Expedite der Steyrthalbahn ausgefolgt, bezw. aufgenommen.

Für diese Güter werden die tarifmässige Manipulationsgebühr mit dem Minimum von 20 kr. per Sendung und die sonstigen tarifmässigen Nebengebühren eingehoben.

Wien, am 15. Mai 1890. [376]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1268	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Komancza Kroscienko Lisko-Łukawica Łupków Mokre Olszanica Starzawa Szczawne-Kulaszne Ustrzyki Załuż Posada-Chyrówska	Teschen K.O.F.	Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10000 kg. Directe Aufgabe nach der Bestimmungsstation und Unterlassung einer Routenvorschreibung in den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarife, bezw. Tarif für den Galizisch-Ungar. Gemeinschafts-Verkehr (Heft 5)	kr. 91·5 — 83·2 95·2 — 86·7 — 88·0 92·1 — 85·6	kr. 74·1 75·1 71·5 75·4 72·3 72·6 76·0 73·0 74·3 71·0 77·0	kr. 17·4 *) 11·7 19·8 *) 14·1 *) 15·0 17·8 *) 8·6	Im Kartirungswege		*) Directer Frachtsatz besteht nicht
1269	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hölzer des Specialtarifes 2	Komarom-Ujszöny	Passau Salzburg Simbach	Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Routenvorschrift untersagt	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife und Heft 1 des Westungarischen Verbandes	kr. 92·6 94·7 93 6	kr. 81·9 84·0 82 9	kr. 10·7 10·7 10·7	Im Kartirungswege		
1270	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Galizischen Carl Ludwig-Bahn	Papier aller Art, auch Strohpapier, Buntpapier und Packpapier aller Art, ferner geklebte Düten aus Packpapier, letztere nur in verschnürten Packeten und Ballen	a) Gródek b) Złoczów	Suczawa	Die Transporte müssen ab Gródek, bezw. ab Złoczów in vollen Wagenladungen à 10000 kg entweder via Suczawa directe nach einer rumänischen Station, oder nach der Grenzstation Suczawa abgefertigt werden. Im letzteren Falle ist jedoch der Nachweis zu liefern, dass das gleiche Quantum, welches in ganzen Wagenladungen bis Suczawa zum Transporte gelangte, von da ab wieder in Theilsendungen nach rumänischen Stationen weiterbefördert wurde	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahn-Verband, bezw. Tarif für den Galizischen Gemeinschafts-Verkehr		ad a) 213 Centimes (Gold) ad b) 242 „ „		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1891 vorzulegen sind. Bei den nach Suczawa abgefertigten Transporten sind ausserdem die Original-Frachtbriefe bis Suczawa, sowie die Aufgabs-Recepisse über die Theilsendungen ab Suczawa, welch letztere in Bezug auf Anzahl und Gewicht der Sendungen mit den Frachtbriefen bis Suczawa übereinstimmen müssen, vorzulegen	
1271	K.k.St.B.		Magnesit, roh	St. Michael	Triest-Hafen Triest-S. Andrea	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10 Tonnen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Localtarif	kr. ö. W. 61·7 61·4	kr. ö. W. 53·2 52·9	kr. ö. W. 8·5 8·5	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1272	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Kohle	Im Localverkehre innerhalb des Bereiches der Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, daher mit Ausnahme solcher Relationen, in denen sich der Verkehr nur zum Theile auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und zum Theile auf fremden Bahnen bewegt		a) Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen. b) Auf diese Ermässigung haben nur industrielle Unternehmungen Anspruch, und haben Diejenigen, die hievon Gebrauch machen wollen, dies der Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Teplitz schriftlich anzuzeigen. c) Nachweis, dass von einem und demselben industriellen Unternehmen in den Monaten Juni, Juli und August mindestens das gleiche Quantum Kohle wie in den Monaten September, October, November und December 1890, bezogen wurde. d) Eine Vereinigung der Kohlenbezüge mehrerer industrieller Unternehmungen unter einer Firma zum Zwecke der Erlangung des Zugeständnisses ist ausgeschlossen	Juni, Juli und August 1890	Localtarif	Verschieden	15% Nachlass von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes I, in maximo 2 kr.*)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma des industriellen Etablissements als Empfängerin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche nicht mehr zur Rückgabe gelangen, und der Original-Frachtbriefe über das Quantum, welches in den Monaten Juni, Juli und August bezogen wurde, ferner eines Seitens der Bezugsstation bestätigten Ausweises über das gesammte, in den Monaten September, October, November und December 1890 bezogene Kohlenquantum. Die Vorlage dieser Documente hat bis längstens Ende Februar 1891 zu erfolgen	*) Für Sendungen, für welche besondere Begünstigungen in Form von Kartirungssätzen oder Refactiesätzen bestehen, wird dieser Nachlass nicht gewährt
1273	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 26 ex 1890, sub Pos. 692, verlautbarte Begünstigung für Güter aller Art als Frachtgut mit der Bestimmung nach Stationen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn und darüber hinaus von den Stationen Bielitz, Brünn, Krakau, Olmütz und Wien nach Szczakowa, findet mit Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Publication unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch auf Güter aller Art als Frachtgut mit der Bestimmung nach Stationen der Iwangorod-Dombrowa Eisenbahn und darüber hinaus Anwendung											
1274	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Wien E.W.A., Wien St.E.G., Wien Matzleinsdf. transit	Enese	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen. Sendungen müssen für die Raab-Regulirungs-Gesellschaft bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Verbandstarif für mineralische Kohle aus dem Ostrau-Karwiner Reviere, giltig vom 1. Februar 1886	kr. ö. W. 46·4	27·9	kr. 18·5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Wien E.W.A., Wien St.E.G., Wien Matzleinsdf. transit	Csorna				42·6	26·5	16·1			

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien, I., Zedlitzgasse 4

Filialen: WIEN, VII., Neubaugasse 23 — STERNBERG, Mähren, Ringplatz 3.
Gegründet 1815.
Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Melanchthonstr. 28.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Königstrasse 44.
LONDON E. C., 1, New Basinghallstreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I. Hegelgasse 7. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — DITTERSBACH, b. Waldenburg i. Schl. — BENTHEIM, Holländ. Grenze.
HANNOVER, Theaterplatz 16. — HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a. S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen. — SCHWARZA in Thüringen.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz,

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft,
Spediteure der k. k. priv. Kaiser FerdinandsNordbahn, der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft
Agentur des „Norddeutschen Lloyd" in Bremen.
Eilgut-Sammeldienst.
Comptoir im eigenen Hause und am Bahnhofe.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, k. und k. Bosna-Bahn.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Specialverkehr nach und von **Russland.**
Verzollungen und Incasso in **Russland.**
Internationale Speditionen und Sammelladungen.

Stefan Dewoniski.

WIEN, Maria Theresienstrasse Nr. 3.

Erben & Gerstenberger vormals Brüder Wimmer, Prag.

Speditionsbureau für internationale Transporte.
Speditionsbureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen. — Grosse Lagerräume.
Möbelwagen.

Exelbirth & Schwager.

Spedition und Commission.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY und RADZIWILOW.

D. Exelbirth in Odessa.

Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen. Feste Uebernahmssätze nach allen Richtungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gerstmann & Lindner, Brünn, Spediteure

der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn
besorgen prompt, sachkundig und billigst Speditionen, zollämtliche Expeditionen jeder Art, Einlagerungen sammt Assecuranz; ferner Vertheilungen von Sammelladungen, sowie auch Möbeltransporte nach allen Richtungen.

Goldlust & Comp.

Speditions-Bureau der k. k. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.
Spedition und Commission. BRODY — PODWOLOCZYSKA — KRAKAU.
Filialen:
RADZIWILLOW, WOLOCZYSKA, SOSNOWICE-KATTOWITZ O/S., SZCZAKOWA-GRANICA, WIEN, SOKAL,
Regelmässiger Sammelladungsverkehr nach Russland, Rumänien und vice versa.
Ermässigte feste Uebernahmen nach allen Richtungen. Correcte Zollabfertigung.

Karpeles & Hirsch, Wien

I., Zelinkagasse 14
Spedition und Commission

Otto Hailer & Cie.

Spedition und Incasso.
Agentur der k. k. priv. österr. Südbahn für die Brennerlinie.
Hauptagentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreich.-ungar. Lloyd für die Schweiz und Vorarlberg.
RORSCHACH, ROMANSHORN und BUCHS (Schweiz).
LINDAU (Bayern) — BREGENZ (Oesterreich).
Verzollungen.
Specialdienst nach Triest und Wien.

N. Katzner

Spedition und Commission.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., GRANICA, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen.
Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Popper & Co., Wien

Spedition und Commission.
Bureau: II., Schöllerhof. — Magazine: II., Taborstrasse Nr. 11.
Special-Sammeldienst nach Nord- und Süddeutschland, Böhmen, Mähren, Schlesien, Ungarn und Siebenbürgen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831)
Spedition, Commission und Incasso. Stein- und Braunkohlen en gros-Geschäft.
Uebersiedlungen per Bahn und Achse mit Möbelwagen.
Agentie der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Speditions-Bureau: für die k. k. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 66. **Wien, 10. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 27. Mai 1890*), betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Localbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit einer Abzweigung nach Neudau.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, zum Zwecke der Sicherstellung des Baues einer als Fortsetzung der den Gegenstand des Gesetzes vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 54, bildenden Localbahn Fehring-Fürstenfeld herzustellenden Localbahn von Fürstenfeld durch das Safenthal nach Hartberg mit einer Abzweigung nach Neudau volleingezahlte Prioritäts-Actien lit. B der für diese Localbahn zu bildenden Actiengesellschaft im Betrage von 750.000 fl. ö. W. in Noten zum Paricurse zu übernehmen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen geknüpft, dass

1. die Beschaffung des restlichen Baucapitals durch Ausgabe von Stammactien im Betrage von 438.000 fl., wovon ein Theilbetrag von 250.000 fl. vom Lande Steiermark und der Rest von den Interessenten zum Paricurse zu übernehmen ist, und von Prioritäts-Actien lit. A im Betrage von 658.000 fl. Seitens der Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes sichergestellt wird, dass
2. die Dividende, welche den Prioritäts-Actien lit. A gebührt, bevor für die Prioritäts-Actien lit. B und für die Stammactien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit 5 pCt. bemessen werde, und dass
3. den vom Staate zu übernehmenden, von den Concessionären oder den Bauunternehmern volleinzuzahlenden Prioritäts-Actien lit. B, bezüglich deren eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes weder in der Richtung, dass dasselbe auf eine Maximalstimmenzahl beschränkt wird, noch auch gegenüber den Besitzern der beiden anderen Actien-Kategorien stattfinden darf, eine Vorzugsdividende von 5 pCt. vor den Stammactien eingeräumt wird.

Art. II. Die Zahlung des Kaufpreises für die vom Staate zu übernehmenden Prioritäts-Actien lit. B ist in fünf Jahresraten zu je 150.000 fl. zu leisten.

Die erste dieser Jahresraten ist jedoch keinesfalls vor Ablauf des Jahres 1891 und erst in jenem Zeitpunkte zu bezahlen, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (Artikel III) und das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapitale (Artikel I) als gesichert anzusehen ist.

Die Zahlungen des Staates haben gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen, und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues und der Ausrüstung der im Artikel I bezeichneten Bahnstrecke verwendet werden.

Art. III. Die im Artikel I bezeichnete, als normalspurige Localbahn herzustellende Locomotiv-Eisenbahn ist längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

*) Enthalten in dem am 7. Juni 1890 ausgegebenen XXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 94.

Art. IV. Bei Uebernahme der im Artikel I bezeichneten Localbahn in den Staatsbetrieb kann eine Pauschalirung der Betriebskosten in der Weise stattfinden, dass dieselben, abgesehen von der besonders zu leistenden Vergütung für die Beistellung der Fahrbetriebsmittel durch die betriebführende General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen, mit 50 pCt. der Brutto-Einnahmen bemessen werden.

Art. V. Die Regierung wird ermächtigt, ihre Zustimmung zu ertheilen, dass im Falle der Vereinigung des Unternehmens der im Artikel I bezeichneten Localbahn mit jenem der Localbahn Fehring-Fürstenfeld die von der letzteren Actiengesellschaft ausgegebenen Prioritäts-Actien im Nominalbetrage von 602.000 fl. gegen Ausgabe des gleichen Nominalbetrages in 4percentigen, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren, auf österreichische Währung in Noten lautenden Prioritäts-Obligationen zurückgezahlt werden.

In diesem Falle können die nach Artikel I für den Bahnbau Fürstenfeld-Hartberg mit Abzweigung nach Neudau auszugebenden Stammactien im Nominalbetrage von 438.000 fl. den von der oben genannten Actiengesellschaft bereits ausgegebenen Stammactien im Nominalbetrage von 450.000 fl. in rechtlicher Hinsicht gleichgestellt werden.

Bezüglich der hienach auszugebenden, ob den vereinigten Bahnen bücherlich sicherzustellenden Prioritäts-Obligationen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung derselben bestimmten bücherlichen Einheiten und sonstigen unbeweglichen Güter, wie auch die Befreiung von der Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von höchstens dreissig Jahren, vom Tage der Ausgabe an gerechnet, gewährt.

Art. VI. Zum Zwecke von Erweiterungsbauten, Anschaffungen und sonstigen Investitionen, welche nicht in der ursprünglichen Anlage und Ausrüstung der Bahn inbegriffen sind, kann der Betrag der nach Artikel I auszugebenden Prioritäts-Actien lit. A und Stammactien, sowie der nach Artikel V eventuell zu begebenden Prrioritäts-Obligationen des vereinigten Unternehmens mit Genehmigung der Regierung nach Erforderniss erhöht werden.

Art. VII. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 27. Mai 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

Verordnung des Ministeriums des Innern im Einvernehmnn mit dem Handelsministerium vom 29. Mai 1890,*) betreffend die Ausübung der Staatsaufsicht über die berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.

Zum Zwecke der in Gemässheit des § 59 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter zu übenden Staatsaufsicht über die berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, wird hiemit bestimmt, dass diese Staatsaufsicht von dem Ministerium des Innern und dem Handelsministerium in der Weise geübt wird, dass dem Ministerium des Innern die Staatsaufsicht in versicherungstechnischer Beziehung, ferner die demselben nach § 16 des citirten Gesetzes zustehende Einflussnahme auf die Feststellung des Beitragstarifes vorbehalten bleibt, dagegen die Aufsicht über die Einhaltung des für die genannte Anstalt in Geltung stehenden Statutes und der sonstigen zur Anwendung kommenden Bestimmungen dieses Gesetzes von Seite der genannten berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt, bezw. der derselben beigetretenen Eisenbahnverwaltungen unmittelbar von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen auszuüben ist.

Recurse und Beschwerden gegen die bezüglichen Entscheidungen der General-Inspection sind binnen 14 Tagen nach Zustellung der in Beschwerde gezogenen Entscheidung bei dieser Behörde einzubringen und wird darüber von dem Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zu entscheiden sein.

Durch diese Verordnung wird die Competenz der politischen Behörden in den in den §§ 18, 19, 20, 23 und 25 des bezogenen Gesetzes vorgesehenen Angelegenheiten nicht berührt, demnach der in diesen Gesetzesbestimmungen vorgeschriebene Instanzenzug auch für die berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen Geltung hat.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee".

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Herrn Rudolf Stummer Ritter von Traunfels in Wien als Concessionär der Localbahn von Mori über Arco nach Riva die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee" mit dem Sitze in Bozen ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Wien, am 28. Mai 1890, Z. 8852. H.-M.-Z. 23.621.

*) Enthalten in dem am 7. Juni 1890 ausgegebenen XXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 95.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 22. Mai 1890, Z. 19.027, an die Centralverwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, als derzeit vorsitzende Verwaltung der Directoren-Conferenz der österr. Eisenbahnen, betreffend die Gewährung von Transportbegünstigungen aus Anlass der im Jahre 1891 zu veranstaltenden Landesausstellung in Prag.

Zur Feier des hundertjährigen Jubiläums der im Jahre 1791 in Prag veranstalteten ersten Gewerbeausstellung auf dem europäischen Continente wird im Jahre 1891 in Prag unter dem Allerhöchsten Protectorate Seiner Majestät des Kaisers eine allgemeine Landesausstellung inscenirt werden.

Das mit der Leitung der Ausstellung betraute Actionscomité dieses für das Königreich Böhmen so bedeutungsvollen, von beiden Volksstämmen des Landes gleich innig geförderten patriotischen Unternehmens, hat anher die Bitte gestellt, sein an die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen gerichtetes Einschreiten um Gewährung tarifarischer Begünstigungen aus diesem Anlasse zu befürworten.

Im Hinblicke auf die vorerwähnte Eigenart des Unternehmens und die demselben vorschwebenden gemeinnützigen und patriotischen Ziele, sowie mit Rücksicht auf den besonderen Werth, den die Veranstalter auf das Zugeständniss ermässigter Tarifsätze zu legen veranlasst sind, nehme ich keinen Anstand, die geehrte Centralverwaltung einzuladen, bei Berathung des gedachten Ansuchens im Schosse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz darauf hinzuweisen, dass Seitens der k. k. Regierung an dem Gelingen dieses Unternehmens besonderes Interesse genommen wird.

Ich spreche dabei die zuversichtliche Erwartung aus, dass die österr. Eisenbahn-Verwaltungen geneigt sein werden, dem gedachten Unternehmen die grösstmögliche Unterstützung zuzuwenden, und wolle die geehrte Centralverwaltung den diesfalls gefassten Beschluss der Directoren-Conferenz mir ehestens bekanntgeben.

Die übrigen Verwaltungen der österr. Eisenbahnen werden hievon durch Abdruck dieses Erlasses im h. ä. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 22. Mai 1890. Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen, in km 4·575 der Linie Olmütz-Jägerndorf der Mährisch-schlesischen Centralbahn, nächst der Haltestelle Bystrowan abzweigenden und zum Ringofen der Firma M. Fischer führenden Schleppbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Mährisch-schlesischen Centralbahn die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen, in km 4·575 der Linie Olmütz-Jägerndorf nächst der Haltestelle Bystrowan abzweigenden und zum Ringofen der Firma M. Fischer führenden Schleppbahn ertheilt.

Wien, am 10. Mai 1890. Z. 13.437.

Concession zum Baue und Betriebe eines normalspurigen Schleppgeleises von der Station Bodenbach der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn zur Fabrik der Stettiner Chamottefabriks-Actiengesellschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen, von der Station Bodenbach abzweigenden und in die in der Nähe derselben gelegene Fabrik der Stettiner Chamottefabriks-Actiengesellschaft führenden Schleppgeleiseverbindung ertheilt.

Wien, am 15. Mai 1890. Z. 14.217.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station San Michele der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Mezzolombardo.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister Giacinto Donati in Mezzolombardo im Vereine mit Alfons von Stefenelli in Trient die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station San Michele der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Mezzolombardo im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. Mai 1890. Z. 16.994.

Die Eisenbahnen der Erde in den Jahren 1884—1888.

Die Gesammtlänge der Eisenbahnen auf der Erde ist, einer im neuesten Heft des „Archiv für Eisenbahnwesen“ (Heft 3, Mai-Juni) veröffentlichten Zusammenstellung zufolge, in den vier Jahren von Ende 1884 bis Ende 1888 um 102.899 km gewachsen, durchschnittlich also im Jahre um 25.729 km. Sie betrug Ende 1888 571.771 km, d. h. mehr als das 14fache des Erdumfanges am Aequator, und übertraf schon damals die mittlere Entfernung des Mondes von der Erde (384.420 km) um die Hälfte (187.351 km).

Der grösste Antheil an dem Gesammtzuwachs kommt auf Amerika (64.547 km, also weit über die Hälfte), und zwar speciell auf die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Die Länge der dortigen Eisenbahnen hat in den vier Jahren von 201.735 km auf 251.292 km, also um 49.557 km zugenommen, d. s. durchschnittlich mehr als 12.000 km jährlich. Den Vereinigten Staaten am nächsten kommen

in dem Erdtheil Canada mit 4902 km, Argentinien mit 3156 km und Brasilien mit 2815 Zunahme in dem vierjährigen Zeitraum.

Von den übrigen Erdtheilen zeigt Europa mit 24.419 km den ansehnlichsten Zuwachs, und zwar stehen hier Frankreich und Deutschland mit fast völlig gleichen Zahlen, nämlich 4048 km, bezw. 4047 km, obenan. Dann folgen Oesterreich-Ungarn (einschliesslich Bosniens und der Herzegowina) mit 3658 km und Russland (einschliesslich Finnlands) mit 3643 km. Sehr rührig im Eisenbahnbau zeigt sich Italien, dessen Eisenbahnnetz in dem angegebenen Zeitraum um 2286 km oder 22·7 pCt. zugenommen hat. Dagegen war in England der Zuwachs verhältnissmässig nur unbedeutend: 1526 km oder 5 pCt. Nicht unbedeutend war ferner die Erweiterung der Schienenwege in Spanien (985 km oder 11 pCt.), Schweden (927 km oder 14 pCt.) und Rumänien (873 km oder 54 pCt.). In Norwegen, wo die Oberflächengestaltung der Entwicklung des Eisenbahnwesens sehr grosse Schwierigkeiten entgegenstellt, ist bereits seit mehreren Jahren völliger Stillstand im Eisenbahnbau eingetreten.

In Asien geht Britisch-Indien mit 4809 km Eisenbahnerweiterung voran. Dann stellt der in den Jahren 1885 bis 1888 fortgesetzte Bau der transkaspischen Eisenbahn von Kisil Arwat bis Samarkand eine Erweiterung um 1202 km dar. Von den anderen asiatischen Ländern zeigt nur noch Japan mit einer Zunahme von 734 km eine grössere Rührigkeit im Eisenbahnbau, während der letztere in den übrigen Theilen von Asien, insbesondere auch in China, nur sehr geringe Fortschritte macht. Neu hinzugetreten zu den mit Eisenbahnen ausgestatteten Ländern ist Persien mit einer kleinen Linie.

In Afrika nehmen Algier und Tunis, woselbst die Länge der Schienenwege um 915 km erweitert wurde, in der Entwicklung des Eisenbahnnetzes die erste Stelle ein. Egypten, wo seit längerer Zeit der Eisenbahnbau pausirte, hat erst im vorigen Jahre eine Erweiterung seines Netzes in Aussicht genommen.

Australien zeigt mit 4656 km oder 38·4 pCt. die verhältnissmässig stärkste Entwicklung des Schienennetzes. Von den einzelnen Colonien hatte Queensland mit 1165 km die beträchtlichste Zunahme in den vier Jahren; dann folgen Neu-Südwales mit 928 km, Süd-Australien mit 910 km und Victoria mit 811 km.

Bezüglich des Verhältnisses der Flächengrösse zu der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes steht Belgien allen anderen Ländern der Erde mit 16·4 km Eisenbahnen auf 100 km² Fläche voran. Dann folgen das Königreich Sachsen mit 15·5 km, England (einschliesslich Irland) mit 10·1 km, Elsass-Lothringen mit 10 km auf 100 km².

Die Gesammtleistung der Eisenbahnen auf der Erde ergibt sich aus der Länge der im Betrieb befindlichen Bahnen und der Kraft der auf ihnen wirkenden Bewegungsmittel, als welche gegenwärtig fast ausschliesslich Locomotiven in Anwendung sind. Für die europäischen Eisenbahnen berechnet sich die Gesammtzahl der Locomotiven (0·15 pro Kilometer) auf 60.785 Stück (Deutschland Ende 1887/88 12.811, England 1887 15.552 Stück), für die aussereuropäischen (0·12 pro Kilometer) auf 42.902 Stück; als Bestand an Locomotiven bei den sämmtlichen Eisenbahnen der Erde ergibt sich somit für den Schluss des Jahres 1888 die Gesammtstückzahl 103.687. Nimmt man nun die Leistungsfähigkeit einer Locomotive durchschnittlich zu 300 Pferdekräften an und zieht man in Betracht, dass auf der Schienenbahn ein Pferd sieben- bis zehnmal so viel Last fortzubewegen vermag, als auf einer guten Strasse, so ergibt sich, dass durch die Eisenbahnen und die auf ihnen thätigen Locomotiven eine Summe von Beförderungskraft in den Dienst der Menschheit gestellt ist, welche die Kraft von etwa 220 Millionen Pferden erreicht.

Als durchnittliche Anlagekosten ergeben sich für 1 km Eisenbahnen in Europa 296.208 Mk. Die Gesammtkosten für die Ende 1888 im Betrieb gewesenen 214.252 km Eisenbahnen in Europa berechnen sich somit auf rund 63.463,000.000 Mk.

In den aussereuropäischen Ländern betragen die Kosten pro Kilometer im Durchschnitt 162.165 Mk., für die gesammten 357.519 km (Ende 1888) also rund 57.977,000.000 Mk.

Das gesammte für die am Ende des Jahres 1888 auf der Erde im Betrieb gewesenen Eisenbahnen verwendete Anlagecapital berechnet sich hienach auf die Summe von 121.440,000.000 oder rund 121½ Milliarden Mark.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn von der Station Wottitz der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Selčan. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich der vom Bezirksobmanne und Bürgermeister in Selčan, Dr. Jacob Martinek, und Consorten vorgelegten Projectes für eine Localbahn von der Station Wottitz der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Selčan für den 10. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Carl Maschka betraut. [G.I.-Z. 8803.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Anlage eines normalspurigen Schleppgeleises vom Bahnhofe Bodenbach zur Chamottefabrik nächst dem Bahnhofe.) Das von der Böhmischen Nordbahn vorgelegte Project, betreffend die Anlage eines normalspurigen 250 m langen Schleppgeleises vom Bahnhofe Bodenbach zur Chamottefabrik der Stettiner Chamottefabriks-Actiengesellschaft, wurde zur Ausführung genehmigt. (Vergl. Amtlichen Theil der heutigen Nummer.)

— (Herstellung einer Waggonbrückenwaage in der Station Jungbunzlau.) In der Station Jungbunzlau der Böhmischen Nordbahn wird eine Waggonbrückenwaage hergestellt. [16. Mai, Z. 20.906.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Prag-Bodenbach: Vermehrung der Geleiseanlagen auf dem Elbeumschlagplatze in Schönpriesen.) Auf dem Elbeumschlagplatze in Schönpriesen der Linie Prag-Bodenbach wird eine den herrschenden Verkehrsbedürfnissen entsprechende Vermehrung der Geleiseanlagen vorgenommen. [9. Mai, Z. 5575.]

— (Linie Wien-Prag-Bodenbach: Bau eines zur Unterbringung der Apparate der Etappe II der Central-Weichenanlage bestimmten Häuschens in der Station Prag.) Zur Unterbringung der Apparate der Etappe II der Central-Weichenanlage in der Station Prag wird daselbst ein Häuschen zur Ausführung gebracht. [12. Mai, Z. 16.608.]

— (Linie Kralup—Středichovic-Vinařic: Vergrösserung der Geleiseanlagen in der Station Minkovic und Herstellung einer neuen Zufahrtsstrasse zu derselben.) In der Station Minkovic der Localbahn Kralup—Středichovic-Vinařic der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wird eine Vergrösserung der Geleiseanlagen vorgenommen und eine neue Zufahrtsstrasse zu dieser Station hergestellt. [10. Mai, Z. 14.215.]

— (Linie Wien-Bruck a/d. L.: Errichtung eines neuen Wohnhauses nebst vier hölzernen Wirthschaftshöfen am Rangirbahnhofe der Station Bruck a/d. Leitha.) Am Rangirbahnhofe der Station Bruck a/d. L. der Linie Wien-Bruck a/d. L. der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gelangt ein neues Wohnhaus für das Zugsbegleitungspersonale nebst vier hölzernen Wirthschaftshöfen zur Ausführung. [13. Mai, 20.300.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Beistellung der Seitens der Interessenten angeforderten Kohlenwagen. (Abhaltung der Conferenzen mit den Interessenten im nordwestböhmischen Braunkohlengebiete.) Die diesjährigen Verhandlungen mit den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und den Kohleninteressenten im nordwestböhmischen Braunkohlengebiete, betreffs Feststellung der Verhältnisszahlen und Veröffentlichung der Wagenbeistellung für die an der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Bahn gelegenen Kohlenwerke, werden am 19. Juni, 10 Uhr Vormittags, in Teplitz (Administrationsgebäude der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft) und für das Falkenauer Kohlengebiet am 20. Juni um 12 Uhr 15 Min. Nachmittags in Falkenau am Bahnhofe abgehalten werden. Zur Theilnahme an diesen Conferenzen wurde auch die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, sowie die k. k. Berghauptmannschaft in Prag eingeladen; die Einladung der Kohleninteressenten erfolgte durch die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Prag, bezw. Pilsen, sowie durch die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und die ausschl. priv. Buschtěhrader Bahn. [H.-M.-Z. 24.187.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Szegzárd-Baranyavár-Monostor. (Interessenten-Versammlung.) In Angelegenheit der von der Endstation Szegzárd der Flügelbahn Sárbagárd-Rétszillás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Budapest-Fünfkirchner Bahn) aus und zur Verbindung dieser in der Station Baranyavár-Monostor mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein) -Eszék-Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Alföld-Fiumaner Bahn) projectirten Localbahn Szegzárd-Baranyavár-Monostor (vergl. Vdgs.-Bl. Nr. 44, 125 und 133 ex 1889), fand unter dem Vorsitze des Grafen Alexander Széchény in Mohács eine Interessenten-Conferenz statt, welcher auch die Concessionswerber Reichstags-Abgeordneten Emerich Veszt und Gabriel Bakas beiwohnten. Es wurde beschlossen, dass die Bahn bis zur Station Baranyavár-Monostor mit Rücksicht auf den bosnischen Verkehr als Eisenbahn I. Classe gebaut werde. Es wurde ferners constatirt, dass das Tolnaer Comitat nach jedem Kilometer für 3000 fl. Stammactien zu übernehmen sich bereits verpflichtete, und ebenso die Vertreter des Baranyáer Comitates eine entsprechende Unterstützung von Seite des Municipiums bestimmt in Aussicht stellten. Schliesslich wurde eine Deputation gewählt, welche den Erzherzog Albrecht als interessirten Grossgrundbesitzer in beiden Comitaten ersuchen soll, dieser Bahn eine Unterstützung zu Theil werden zu lassen. Ueber Antrag des Vorsitzenden wurde ein Executiv-Comité gewählt und Graf Alexander Széchényi ersucht, das Präsidium desselben zu übernehmen.

Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 23. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, Reichstags-Abgeordneten Emerich von Ivánka, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der Ungarischen Nordostbahn stehenden Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn-Actiengesellschaft statt. Nach Constituirung des Bureaus und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Directionsbericht über die Gestion des Betriebsjahres 1889 zur Verlesung, welchem zufolge die Einnahmen fl. 105.830·31, die Ausgaben fl. 66.225·30 betrugen, somit ein Betriebsüberschuss von fl. 39.605·01 resultirt, daher nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldos per fl. 336·76 insgesammt fl. 39.941·76 zur Vertheilung verbleiben. Hievon werden fl. 1100 zur Einlösung von 11 Stück Prioritäts-Actien, fl. 37.477·50 zur Bezahlung einer $2^1/_2$percentigen Dividende (anstatt 6 pCt.) nach den Prioritäts-Actien verwendet und fl. 1364·26 auf neue Rechnung vorgetragen. Der Bericht meldet, dass die Direction den Beschluss der am 1. Juni 1889 stattgehabten Generalversammlung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 80 ex 1889), wonach die Mehrkosten beim Baue der gesellschaftlichen Linien im Wege einer Capitalserhöhung zu bedecken seien, behufs Genehmigung zur Kenntniss des Handelsministers gebracht habe. Der Minister erwiderte hierauf, dass er die Frage der Capitalserhöhung, als mit der Frage der Bedeckung der Kosten für den Bau der Linie Dées-Zilah im Zusammenhange stehend, gleichmässig mit letzterer zu discutiren wünsche, demnach selbe vorläufig in Schwebe zu belassen sei. Nachdem die aus diesem Anlasse bereits bewerkstelligten Arbeiten nebst jenen der Eisenbahn Dées-Zilah fl. 181.000 beanspruchten, hat die Direction beim Minister um Unterstützung Seitens des Staates angesucht; nachdem aber diese Eingabe bisher noch nicht erledigt wurde, sei die Aufstellung der Bilanz pro 1889 noch unzulässig. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction der Gesellschaft und deren Functionäre, wurde der Werth der Präsenzmarken für die Direction mit fl. 4200 festgestellt. Schliesslich wurden gewählt in die Direction: Baron Desider Bánffy, Peter Herzog, Julius Posch, Dr. Paul Mandel, Jacob Graner, Carl Latzkó, Michael Schwarz, Koloman Gulácsy; Seitens der Nordostbahn: Valentin Boros und Béla Hendl; Seitens des Szilágyer Comitates: Baron Wesselényi und Ludwig von Szikszay; in den Aufsichtsrath: Desider Sánta, Wilhelm Földiak, Jacob Löwinger und Emil Hochstein. Der Coupon gelangt am 1. Juli 1890 zur Auszahlung.

Szilágysägher Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 23. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Baron Desider Bánffy die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Szilágysägher Eisenbahn-Actiengesellschaft, d. i. der im Betriebe der Ungar. Nordostbahn stehenden Linie Nagy-Károly—Zilah statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 80 ex 1889). Nach Constituirung des Bureaus und Constatirung der Beschlussfähigheit der Versammlung gelangte der Directionsbericht über die Gestion des Betriebsjahres 1889 zur Verlesung, welchem zufolge die Einnahmen dieses Jahres fl. 129.099·73, die Ausgaben fl. 63.480·05 betrugen. Es resultirt somit ein Betriebsüberschuss von fl. 65.619·68. Von diesem Betrage, welcher sich nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldos per fl. 853·36 auf fl. 66.473·64 erhöht, werden fl. 3909·71 an die Nordostbahn abgeführt, fl. 1500 für Investitionen, fl. 3220·01 zur Tilgung der Annuität des 1889er Anlehens, fl. 7000 für neuerliche Investitionen, fl. 1900 zur Einlösung von 19 Stück Prioritäts-Actien, fl. 44.634 zur Bezahlung einer 16percentigen Dividende nach den Prioritäts-Actien verwendet und fl. 4309·92 auf neue Rechnung vorgetragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction der Gesellschaft und deren Functionäre wurden gewählt in die Direction: Carl Schiller und Dr. Valerius Smialovsky; in den Aufsichtsrath: Dr. Ernst Greiner, Dr. Ludwig Nyiri und Olivier Turmann; als Ersatzmänner: Dr. Gabriel Daniel, Anton Schönberger und Dr. Béla Várady.

Nyiregyházá-Mátészalkaer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 23. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Fürsten Julius Odescalchi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der Ungar. Nordostbahn stehenden Nyiregyhaza-Mátészalkaer Eisenbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 80 ex 1889) in Anwesenheit von 28 Actionären mit 10.128 Actien statt. Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Betriebsjahre 1889 zur Verlesung, welchem zufolge die Einnahmen des Betriebsjahres 1889 fl. 130.340·23, die Ausgaben hingegen fl. 67.335·47 betrugen. Es verbleibt demnach ein Betriebsüberschuss von fl. 63.004·76. Die im abgelaufenen Betriebsjahre vorgenommenen Investitionen nehmen einen Betrag von fl. 3201·04 in Anspruch. Bezüglich Auftheilung des Reingewinnes, welcher sich inclusive dem 1888er Gewinnsaldo per fl. 439·55 auf fl. 63.444·31 erhöht, beantragt die Direction zur Verzinsung und Amortisation von Anlehen fl. 15.456·57, zur Einlösung von 12 Prioritäts-Actien fl. 1200, zur Bezahlung einer $4^1/_2$percentigen Dividende (anstatt 5 pCt.) nach den Prioritäts-Actien fl. 43.155, für Investitionen fl. 3201·04 zu verwenden und fl. 431·70 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie Ertheilung des Absolutoriums an die Direction der Gesellschaft und deren Functionäre, wurde der Werth der Präsenzmarken der Direction mit fl. 2400 festgestellt. Schliesslich wurde gewählt in die Direction: Fürst Julius Odescalchi, Gustav Gerhardt, Emerich Grötschel, Emanuel Konyi, Dr. Paul Mandel, Dr. Moriz Mezey, Julius Posch, Dr. Stefan Tisza und Stefan Rakovsky (die letzteren drei für die Ungarische Nordostbahn).

Ausland.

Schweden. (Ankauf der Eisenbahnstrecke zwischen Lulea und der norwegischen Grenze.) Die Schwedische Regierung hat dem Reichstage am 3. Mai einen Gesetzesvorschlag übermittelt, mittelst welchem sie ermächtigt sein will, die im Besitze der „Swedish and Norwegian railway Company limited“ befindliche, aber bisher unvollendet gebliebene Eisenbahnstrecke zwischen Lulea und der norwegischen Grenze nebst dem rollenden Material aus Staatsmitteln anzukaufen. Die vorgenannte Eisenbahngesellschaft wird kaum in der Lage sein, zum contractlichen Termine die Bahn fertigzustellen und wird, wenn dies nicht geschieht, der Concession verlustig. Die Schuld der Gesellschaft in Obligationen beträgt 27 Millionen Kronen. Die schwedische Regierung beabsichtigt, den Kauf für höchstens 6,750.000 Kronen zu bewerkstelligen, wobei ausserdem für die Durchführung des Kaufgeschäftes 250.000 Kronen in den verlangten Credit eingestellt werden. Mit dem Wegfall der Concession der fremden Gesellschaft käme der Staat zugleich in den Wiederbesitz des wegen der vorhandenen Agatitschichten neuestens mehr geschätzten Grubenrechtes längs der Bahnstrecke. Die Regierung begründet ihr Begehren mit wirthschaftlichen, politischen und strategischen Rücksichten. Dem obigen Begehren der schwedischen Regierung haben beide Kammern des schwedischen Reichstages zugestimmt.

England. (Bahneinnahmen im ersten Quartale 1890.) Aus den in den „Railway News“ veröffentlichten Einnahmenziffern der grösseren englischen Bahnen wird ersichtlich, wie bedeutend der Verkehr ist, welcher sich über diese Linien bewegt. Diese Ziffern sind im Nachstehenden und mit den Vergleichszahlen der gleichen Periode des Vorjahres wiedergegeben, aus welchen hervorgeht, dass bei vielen Bahnen eine Steigerung auch in diesem Jahre eingetreten ist.

Bahn	Einnahmen in Pfund Sterling			
	im 1. Quartale 1890		im 1. Quartale 1889	
	pr. engl. Meile	per km	pr. engl. Meile	per km
Great Eastern	817·3	507·6	824·9	512·3
Great Nothern	889·2	614·4	978·2	607·5
Great Western	751·9	467·0	784·4	487·0
Lancashire and Yorkshire	1881·9	1168·8	1887·8	1110·4
London and Brighton	1000·5	621·4	951·3	590·8
London and Chatham	1539·6	956·2	1490·8	925·9
London, North Western	1361·3	845·5	1325·0	822·9
London, South Western	751·4	466·7	725·7	450·7
London Tilbury	546·2	301·3	558·3	346·7
Manchester and Sheffield	1513·5	940·0	1474·0	915·5
Metropolitan	4739·1	2943·5	6087·5	3781·0
Metropolitan District	7553·0	4691·3	7229·5	4490·3
Midland	1524·6	946·9	1462·9	908·6
North Eastern	1025·4	636·8	942·6	585·4
North Stafford	562·5	349·3	501·9	311·7
Rhymney	959·1	595·7	1037·4	638·1
Taff Vale	1574·5	977·9	2147·7	1333·9

— (Kohleneinfuhr nach London.) Der Bezug Londons an Kohle im März d. J., sowie im gesammten 1. Quartale 1890 ist nach Angaben der „Railway News“ wie folgt:

Bahnen	Tonnen			
	März		im 1. Quartale	
	1890	1889	1890	1889
London and North Western	157.836	156.654	482.913	468.449
Great Northern	102.697	113.923	343.028	373.268
Great Western	88.215	79.055	268.572	254.344
Midland	229.986	239.652	702.729	707.355
Great Eastern	105.227	87.648	338.326	287.157
South Western	4.780	7.081	14.679	20.211
South Eastern	2.100	2.006	6.665	7.201
Canal:				
Grand Junction Canal	1.306	865	3 218	3.154
Tonnen	692.147	686.884	2,160.130	2,121.139

Von den verschiedenen Häfen gelangten zur Einfuhr nach London im 1. Quartale 1890 durch 1469 Schiffe im Ganzen 1,280.311 t Kohle, während in der gleichen Periode des Vorjahres mittelst 1639 Schiffen im Ganzen 1,383.294 t eingeführt worden sind. Hievon entfallen im Jahre 1890 auf den Hafen Newcastle allein 686 Schiffe mit 690.028 t Kohle, also mehr als die Hälfte der gesammten Seeverfrachtung.

Grossbritannien. (Fischtransporte per Bahn.) Im Jahre 1889 wurden im Ganzen von den Bahnen ca. 31.000 t Fische transportirt. Die schottische Nordbahn besitzt 200 speciell hiefür gebaute Fischwagen und verfrachtete allein 21.182 t Fische in dem genannten Jahre, während in 1882 dieselbe Gesellschaft nur 10.858 t transportirte. Im Jahre 1889 betrug die Gesammtmenge der an die Küsten Grossbritanniens gebrachten Fische 603.900 t und deren Werth 5,608.000 £. Hievon entfallen auf England 323.000 t mit dem Werthe von 3,862.000 £, auf Schottland 271.000 t mit dem Werthe von 1,431.000 £ und auf Irland 39.900 t mit dem Werthe 315.000 £. Der Gesammtwerth aller in Grossbritannien gewonnenen Meeresthiere (Fische und Schalenthiere) erreichte im Jahre 1889 die Höhe von 5,994.000 Pfund Sterling.

Centralamerika. (Interoceanische Bahnverbindung.) Zwischen der Regierung der Republik Guatemala und einem französischen Syndicate ist ein Vertrag für die Herstellung einer Bahn von der Hauptstadt des Landes zum Atlantischen Ocean abgeschlossen worden, welche in Verbindung mit der bereits bestehenden Bahnlinie von dieser Hauptstadt nach dem Stillen Ocean eine neue Bahnverbindung zwischen diesen beiden Meeren im Gebiete der Republik herstellen wird. Das Gesammtcapital ist mit 21,312.000 Dollars in Gold in Aussicht genommen, wovon 5,000.000 Dollars für den Ankauf der bestehenden Guatemala-Centralbahn zu dienen hat, während der Rest die Baukosten der auszuführenden Guatemala-Nordbahn sammt den erforderlichen Hafenbauten bilden soll. Als Garantie erhält das Syndicat das Pfandrecht auf die Steuer für geistige Getränke. Die Regierung wird den Betrieb der ganzen Bahn übernehmen.

Amerika. (Schienenweg von New-York nach Rio Janeiro.) Das Communications-Comité des panamerikanischen Congresses in Washington schlug unlängst den Weiterbau des Schienenweges von Mexico bis Buenos-Ayres vor, um hiedurch die verschiedenen nord-, central- und südamerikanischen Staaten durch Schienenwege in Verbindung zu bringen, worauf ein Amerikaner H. C. Parsons einen Vorschlag einbrachte, eine um 2000 Meilen kürzere Eisenbahn als die von dem gedachten Comité des panamerikanischen Congresses beantragte, zu bauen. Dieselbe hätte bei Cartagena an der nördlichen Küste von Columbia zu beginnen, dann südlich nach Ecuador und Cuzco in Peru zu gehen, um sich dort an die im Baue begriffene Bahn aus Argentina anzuschliessen. Die Route würde sehr fruchtbare Länder durchkreuzen, in welchen sich auch Gold-, Silber- und Kohlenminen, sowie ausgedehnte Wälder befinden, und die Einwanderung sehr erleichtern. Allerdings hätte man die hohen Gebirge in Ecuador und Bolivia zu durchbohren, aber mit den Vorrichtungen, die dazu jetzt bestehen, dürfte das keine grossen Schwierigkeiten bieten. Nach Beendigung des Planes würde ein ununterbrochener Schienenweg zwischen New-York und Rio Janeiro bestehen, und zwar via Chicago, Mexico, Central-Amerika, durch die Andes, Peru, Bolivia, Buenos-Ayres und Rio Janeiro. Es hat sich in New-York bereits eine Gesellschaft gebildet und einen Betrag von 500.000 Dollars zusammengebracht, um die Vorarbeiten für diese Bahn zu pflegen.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2441 Tonnen Gehalt ist am 3. Mai mit 1011 Gewichtstonnen Ladung von nahezu ausschliesslich nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Bombay 344 t, darunter 161 Colli Glaswaaren, 102 Colli Manufacturwaaren, 49 Colli Seife, 59 Colli Farben, 261 Colli Metallwaaren, 1324 Colli Papier, 66 Colli Zündhölzchen, 56 Colli Spielkarten; nach Calcutta 207 t, darunter 1330 Colli Zucker, 155 Colli Metallwaaren, 282 Colli Papier, 59 Colli Wein, 60 Colli Gummiwaaren; nach Singapore 98 t, darunter 191 Colli Papier, 265 Colli Wein, 115 Colli Mehl, 115 Colli Erdwachs, 40 Colli Bier; nach Hongkong 380 Colli Stahl und 150 Colli Bier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 528.773 Gulden.

Binnenschiffahrt. (IV. internationaler Congress in Manchester 1890.) Der vierte internationale Binnenschiffahrts-Congress wird unter dem Patronate des Prinzen von Wales und der Präsidentschaft des englischen Handelsministers Hicks-Boach am 28. Juli d. J. in Manchester zusammentreten. Als Präsident-Stellvertreter wird der parlamentarische Secretär des englischen Handelsamtes, Lord Balfour of Burleigh fungiren, während unter den Vicepräsidenten neben hervorragenden Persönlichkeiten Grossbritanniens, wie dem Earl von Sefton, Bordlieutenant von Lancashire, dem Earl von Derby, dem ersten Lord der Admiralität, Lord Hamilton, dem Marquis Hartington, sich auch der österreichische Reichsraths- und Landtags-Abgeordnete Dr. Victor Russ, Graf Lesseps, Oberbaudirector Franzius aus Bremen, Gobert aus Brüssel, N. Sytenko aus Petersburg, Gaetano Bompiani, Inspector des civilen technischen Dienstes aus Rom, Professor Schlichting aus Berlin befinden. Im General-Comité des Congresses ist auch der österreichische Consul in Manchester, Sigismund Cohen. Auf der Tagesordnung des Congresses stehen die Verbesserung der Binnenschiffahrt und der Flussmündungen, der volkswirthschaftliche Werth der schiffbaren Wasserstrassen, eine allgemeine Prüfung der technischen auf den Canalbau bezüglichen Fragen, die Entgegennahme des Berichtes der vom letzten internationalen Binnenschiffahrtscongresse zu Frankfurt am Main ernannten internationalen statistischen Commission und die Vereinbarung weiterer Schritte zur Schaffung einer Binnenschiffahrts-Statistik. Auch wird eine Ausstellung von auf die Binnenschiffahrt bezüglichen Plänen, Karten und Modellen geplant. Der Congress soll sich in zwei Sectionen theilen, eine technische und eine commerciell-volkswirtkschaftliche. Für erstere sind nachstehende Thematas zur Discussion bestimmt: Der gegenwärtige Stand und die Entwicklung der Wasserstrassen Englands, die Schiffahrt auf dem Aire und Calder, der Welland-Canal, die Schiffahrt auf dem Weaver, der Manchester Schiffahrts-Canal, der Nicaragua-Canal, der Nord-Ostsee-Canal, die Grundsätze der Verbesserungen der Flussmündungen, das Baggerwesen in England und im Auslande. In der zweiten Section sollen zur Sprache kommen: Die finanziellen und commerciellen Verhältnisse der heutigen Wasserstrassen Englands und was zur Verbesserung dieser Verhältnisse geschehen kann, der Zustand, die Verwaltung und die Selbstkosten der Binnenschiffahrt in Frankreich, Deutschland, Oesterreich, Russland, Italien, der Schweiz, Schweden, Holland, Spanien und Belgien, die Transportkosten auf Canälen im Vergleiche mit jenen auf Eisenbahnen und der gegenseitige Einfluss von Canälen und Eisenbahnen auf einander, endlich das Ausmass, in welchem der Staat sich an der Entwicklung und der Verwaltung der Binnenschiffahrt betheiligen und selbe unterstützen soll. Arbeiten haben bis jetzt zugesagt: Vernon-Harcourt in London, Saner von der Weaver-Schiffahrt, Leader Williams vom Manchester-Schiffahrtscanal, Marton in Wolverhampton, von Sytensko in Petersburg, Bompiani in Rom und Conrad aus Holland. Die Verhandlungen des Congresses werden in englischer und französischer Sprache geführt, deren Ergebnisse in englischer, französischer und deutscher Sprache veröffentlicht werden. Während des Congresses werden Ausflüge zu verschiedenen Werken und sonstigen interessanten Plätzen Englands veranstaltet werden. Der Mitgliedsbeitrag beträgt für Engländer 2 Pfd. 2 Sh., für Ausländer 1 Pf. = 25 Fr. = 20 Rm. Mittheilungen an den Congress sind an dessen Secretär, Manchester, Lombard Chambers 46, Brown Street, zu richten.

Deutsches Reich. (Abschluss des Vertrages wegen Errichtung der ostafrikanischen Dampfer-Linie.) Der Vertrag zwischen der Regierung und der Deutschen Ostafrika-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde durch den Reichskanzler am 9. Mai unterfertigt und verlautbart. Hienach verpflichtet sich die Actiengesellschaft „Deutsche Ostafrika-Linie zu Hamburg“ gegen eine Staatssubvention von jährlich 900.000 M. auf die Dauer von 10 Jahren mit Dampfern von nicht unter 2200 Register Tonnengehalt und $10^1/_2$ Knoten per Stunde nachfolgende Linien zu errichten: 1. Eine Hauptlinie zwischen Hamburg und Delagoa-Bay mit Berührung eines Hafens in Belgien, Holland, dann der Echellen Lissabon, Neapel, Port-Saïd, Aden, Zanzibar und Dar-es-Salaam oder eines anderen vom Reichskanzler zu bestimmenden, innerhalb der deutsch-ostafrikanischen Interessensphäre gelegenen Küstenpunktes und Mozambique. 2. Eine Küstenlinie zwischen Zanzibar und Lamu über Bagamoyo, Saadani, Pangani, Tanga, Dar-es-Salaam, Pemba und Mombassa. 3. Eine Küstenlinie zwischen Zanzibar und Tuhambane über Kilwa, Lindi, Ibo, Quelimane und Chilwane. Die Schiffe der Küstenlinien dürfen nicht weniger als 500 Registertonnen haben. Auf der 1. und 3. Linie sollen jährlich 13 Fahrten in jeder Richtung alle 4 Wochen, auf der 2. jährlich wenigstens 26 Fahrten, alle 14 Tage, ausgeführt werden. Die Schiffe müssen in Deutschland aus inländischem Material gebaut sein und deutsche Kohle verbrauchen. Für nicht eingehaltene Fahrgeschwindigkeit beträgt die Conventionalstrafe 2 M. 50 Pf., bezw. 1 M. 25 Pf. per Seemeile. Die Linie muss mit 1. Juli in Wirksamkeit treten und mit 1. März 1891 in regelmässigen Touren befahren werden. Die Dampfer haben auch die Post und Truppen zu befördern.

Preussen. (Preisrichter für den Entwurf, beziehungsweise das Modell eines Oder-, Oder-Spree-Canal- und Spree-Schiffes Vergl. Vdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1890.) Laut einer Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Provinz Schlesien vom 17. Mai 1890, wurden zur Entscheidung über die Entwürfe und Modelle für ein am meisten geeignetes Segel- oder Lastschiff zum Befahren der Oder, des Oder-Spree-Canales und der Spree innerhalb der Stadt Berlin, welche in Folge des von den Ministern der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe unterm 1. October erlassenen Preisausschreibens eingegangen sind, zu Preisrichtern ernannt: Geheimer Admiralitätsrath Brix in Berlin, Regierungs- und Baurath Werner in Berlin, Regierungs- und Baurath Dickhoff in Potsdam, Wasserbauinspector Hamel in Breslau, Schiffbaumeister Stutzer in Havelberg, Fabriksbesitzer und Schiffsbau-Ingenieur Hofmann in Breslau, Schiffsrheder Rothenbücher in Berlin, Schiffahrtsdirector Ströhler in Berlin, Schiffsrheder Krause in Breslau und Schiffsrheder Nagel in Breslau, Das Preisgericht wird am 1. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr im Sitzungssale des k. Oberpräsidiums zu Breslau mit der Prüfung der eingegangenen Entwürfe und Modelle beginnen.

England. (Thätigkeit im Schiffs- und Maschinenbau im Jahre 1889.) Aus einem Berichte aus Liverpool über die Entwicklung und die Aussichten des Schiffsbaues und der Rhederei geht hervor, dass die Thätigkeit im Schiffs- und Maschinenbaue im abgelaufenen Jahre eine sehr lebhafte war. Das Totale an fertiggestellten und abgelieferten Schiffsräumen belief sich im Jahre 1889 auf 1·25 Millionen Tonnen im Geldwerthe von 20 Millionen £; selbst diese hohe Summe repräsentirt aber noch nicht das wirklich gemachte Geschäft, denn in sehr vielen Fällen haben Schiffe zwei-, und selbst dreimal die Hände gewechselt, bevor sie registrirt wurden, und der dabei über den ursprünglichen Contractpreis hinaus erzielte Gewinn erreichte die nennenswerthe Höhe von 15—30 pCt. Am 1. Jänner 1890 waren noch Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 828.000 Tonnen im Baue, wovon aber fast $^5/_8$ auf regelmässige Linien und erheblich weniger wie die Hälfte auf gewöhnliche Frachtdampfer entfallen. Die Preise für Dampfer und Segler sind voll 25 pCt. höher wie im Jänner 1889, und steht ein wesentlicher Preisrückgang nicht in Aussicht, da die Aufträge der Regierungen dazu beitragen, die Preise zu halten. Die englischen Dampferräume haben sich im Jahre 1889 um 650.000 Tonnen vermehrt, bei Seglern ist eine Abnahme von 110.000 Tonnen eingetreten, so dass der Nettozuwachs 540.000 Tonnen beträgt. Stahl ist mehr als je das beliebteste Baumaterial; derselbe verlangt zwar grössere Sorgfalt und häufigeren Anstrich wie Eisen, aber die sonstigen Vortheile, welche sein Gebrauch mit sich bringt, sind grösser wie die Nachtheile. Preise für Stahlsegler stellen sich auf 11 £ per Registertonne für grosse, bis 14 £ für kleinere Schiffe, Dampfer mittlerer Kraft von 4000 bis 6000 Tonnen können zu $9^1/_2$ £ für Schwergut Tragfähigkeit gebaut werden; kleine Dampfboote sind im Verhältniss theuerer. Die Durchschnittsgrösse nimmt sowohl bei Dampfern wie bei Seglern alljährlich zu und ein sehr grosser Theil der im Baue begriffenen Fahrzeuge hält über 4000 Tonnen.

Schottland. (Bau neuer Schiffe.) Während des Monates März wurden in Schottland 20 Schiffe von Stapel gelassen, welche 25.905 Tonnen Gehalt besassen; im Monate Februar 28 Schiffe mit 48.388 Tonnen, im Monate Jänner 21 Schiffe mit 23.532 Tonnen. Der Schiffbau vertheilt sich in folgender Weise:

Baustelle	März		Februar		Jänner	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Clyde	17	23.785	20	37.438	19	19.782
Leith	1	80	3	3.560	—	—
Dundee	1	1.240	2	4.290	—	—
Grangemouth u. Alloa	1	800	3	3.100	1	1.850
Aberdeen	—	—	—	—	1	1.900
Summa	20	25.905	28	48.388	21	23.532

Der Tonnengehalt der in dieser Periode im Hafen von Clyde gebauten Schiffe ist der bedeutendste, welcher jemals, ausser im Jahre 1883, verzeichnet wurde, in welch letztgenanntem Jahre im 1. Quartale der Tonnengehalt der erbauten Schiffe 83.617 betrug.

Suez-Canal. (Bestimmung der Dividende pro 1889.) Die Direction der Suezcanal-Gesellschaft, welche am 20. Mai unter dem Präsidium Ferdinand von Lesseps zusammentrat, beschloss der Generalversammlung der Actionäre am 4. Juni anzutragen, dass eine Dividende von 91 Frcs. 5 Cts. per Actie bezahlt werde, was nach Abzug der Coupontaxe einer Netto-Dividende von 85 Frcs. 90 Cts. entspricht. Die Netto-Dividende der Delegationen wird 118 Frcs. 17½ Cts. und jene der Gründer-Antheile 35 Frcs 10½ Cts. betragen.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

10. Juni, um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän A. Malusa, nach Venedig.

11. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Thetis", Capitän A. Privileggio, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.

12. „ um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Danubio", Capitän V. Cattarinich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus

12. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

13. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Jonio", Capitän G. Dall' Asta, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato

14. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Yole", Capitän P. Covacich, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.

14. „ um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Mercur", Capitän A. Malusa, nach Venedig.

Levante-Dienst.

10. Juni, um 6 Uhr Nachm., Dampfer „Espero", Capitän G. Bojanovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna und Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila.

12. „ um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Flora", Capitän M. Botterini, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.

13 „ zu Mittag, Dampfer „Thalia", Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Berutti, Larnaca, Limassol und Rodi.

14. „ um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Austria", Capitän A. Fellner, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz, Braila, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Medusa", Capitän G. Mettel, nach Bombay und Hongkong, mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua, Hodeidah, Aden, Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nachstehend bezeichnete Strecken: a) Pratau-Torgau (41·68 km) (Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt), b) Leopoldshöhe - Lörrach (6·337 km), c) Schopfheim-Säckingen (19·665 km), d) Weizen-Immendingen (44·565 km), (b bis d grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen) von denen die erstgenannte Strecke voraussichtlich am 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, während die unter b bis d genannten Strecken bereits am 20. Mai zur Eröffnung gelangten, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Archäologisches Museum in Spalato. (Leihweise Ueberlassung von zwei Erdtransportwagen und 150 m Schienen zu den Arbeiten in Salona.) Behufs Förderung der Ausgrabungsarbeiten bei Salona wurden über Ansuchen der Centralcommission für Kunst- und historische Denkmäler von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen der Direction des archäologischen Museums in Spalato zwei Erdtransportwagen nebst 150 m Schienen leihweise überlassen. [23. Mai, Z. 16.460.]

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 5. Neuerungen an Stein- oder Felsenbohrmaschinen. — Napoleon Tedesco. 23./4.

„ 4. Eigenthümliche Einrichtung zur maschinellen Streckenförderung mittelst endlosen unterliegenden Seiles behufs beliebiger Beförderung von geschlossenen Zügen und einzelnen Wägen. — Paul Randebrock und Wilhelm Köppern. 30./4.

„ 13. Federnder Siederöhrenwischer. — Chr. Münzenmaier und H. Sprandel. 17./4.

„ 13. Verfahren, den Kesselstein von jedem Wasser in schlammiger Weise niederzuschlagen. — Heinrich Bender, Wilhelm Wüster und Gustav A. Reinhard. 24./4.

„ 13. Heiz- oder Siederohr mit schraubenförmigen Ausbiegungen für Dampfkessel u. dgl nebst Maschine zur Herstellung derselben. — Louis Gobier und Leo Carrer. 25./4.

„ 13. Neuerungen an Wasserstandsregulatoren. — Sergius Bessonoff. 26./4.

„ 14. Neuerungen an Dampfmaschinen. — Ladislaus von Banó. 17./3.

„ 14. Neuerungen an Dampfmaschinen und ähnlichen Motoren. — Samuel Robinsohn. 22./4.

„ 20. Motor für Strassenbahnwagen. William Edgar Pratt. 22./4.

„ 20. Ein Waggonschieber. — Rudolf Schwarz. 24./4.

„ 20. Schutzvorrichtung gegen das Ueberfahrenwerden für Wagen aller Art. — Josef Rottinger. 24./4.

„ 20. Elektrische Signaleinrichtung zur Verhütung von Eisenbahnunfällen. — Theodor Perls. 26./4.

„ 21. Neues Primär-Element. — F. Marx. 16./4.

„ 21. Radanker für Dynamomaschinen und Elektromotoren. — Fritsche & Pischon. 16./4.

„ 21. Neuerung bei der Anordnung von Stromvertheilungs-Apparaten. — M. M. Rotten. 18./4.

„ 21. Secundär-Element. — Dr. Carl Emil Boettcher. 18./4.

„ 21. Stellbarer Träger für Hörtelephone, „Telephonständer". — Richard von Horváth und Julius Schotz. 21./4.

„ 21. Einrichtung an Umschaltungsapparaten zur gleichzeitigen Entsendung von elektrischen Strömen in mehrere Leitungen in verschieden beliebig wählbaren Combinationen. — Siemens & Halske. 22./4.

„ 21. Neuerungen an galvanischen Elementen. — J. N. Levsen. 24./4.

„ 21. Elektromagnetische Sicherheitskupplung. — M. M. Rotten. 25./4.

„ 24. Eine mechanische Feuerrostbeschickung. — Clemens Tschoeppe. 28./4.

„ 24. Neuerung an Roststäben. — J. Kudlitz. 28./4.

„ 38. Verfahren und Mittel zum Imprägniren von Holz zum Schutze desselben gegen Fäulniss. — Actiengesellschaft der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn. 4./2.

„ 38. Parquetboden-Hobel. — Johann Hablitzel. 16./4.

„ 38. Neuerungen an Sägemaschinen. — Conrad Ulbel und Adolf Färber. 16./4.

„ 38. Vorrichtung zum rechtwinkligen Zusammenfügen, bezw. Zusammenleimen von Holzleisten. — Eberhard Schievenbusch. 18./4.

„ 38. Gattersäge mit Präcisionsführung. — Leopold Sindělař. — 22./4.

„ 65. Cylinder-Propeller. — Victor Candotti. 18./4.

„ 65. Verbesserungen in den Bewegungsvorrichtungen von Schiffen. — John Sketchley Morton. 22./4.

„ 65. Neue Schrauben und deren Anordnung zum Fortbewegen von Wasserfahrzeugen jeder Art. — Josef Haas jun. 26./4.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Ab 16. Juni 1890 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits zur Einführung, mit welchem bereits die auf Basis der Zonentaxen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gebildeten Fahrpreise zur Einhebung gelangen.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. November 1889 aufgehoben.

Wien, am 9. Juni 1890. [377]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Einführung eines neuen directen Personentarifes.

Mit 16. Juni 1890 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits zur Einführung, mit welchem bereits die auf Basis der Zonentaxen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gebildeten Fahrpreise zur Einhebung gelangen.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 15. August 1886 sammt Nachtrag I und II aufgehoben.

Wien, am 9. Juni 1890. [378]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Mährisch-schlesische Centralbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Ab 16. Juni 1890 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Erbersdorf - Würbenthal, Kriegsdorf - Römerstadt und Localbahn Hannsdorf - Ziegenhals) einerseits und Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn via Erbersdorf, resp. Kriegsdorf, resp. Ziegenhals zur Einführung, mit welchem bereits die auf Basis der Zonentaxen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gebildeten Fahrpreise zur Einhebung gelangen.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1889 aufgehoben.

Wien, am 9. Juni 1890. [379]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kremsthalbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Ab 16. Juni 1890 gelangt für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k k. Oesterr. Staatsbahnen und den Stationen der Kremsthalbahn-Gesellschaft ein neuer Tarif zur Einführung.

Hiedurch tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1887 ausser Kraft.

Wien, am 9. Juni 1890. [380]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Dampfschiffahrts-Unternehmungen am Traunsee und Hallstättersee.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Ab 16. Juni 1890 gelangt für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Salzkammergut-Linien und Dampfschiffstationen Gmunden Stadt via Traunsee und Hallstatt Mart via Hallstättersee, ferner zwischen diesen beiden Dampfschiffstationen via Ischl-Ebensee ein neuer Tarif zur Einführung, wodurch die bezüglichen Tarife vom 1. Juli 1886 sammt Nachträgen vom 1. Juli 1887 aufgehoben werden.

Wien, am 9. Juni 1890. [381]

K. k. priv. Böhmische Westbahn. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung von Schnellzugsbillets zwischen Prag B.W.B. und Prag K.F.J.B. einerseits und Franzensbad über Pilsen-Eger andererseits, sowie Abänderung der Preise der directen Billets für einfache Fahrten mit Personenzügen zwischen Prag B.W.B. und Franzensbad über Pilsen-Eger.

Vom 16. Juni 1890 an gelangen in Prag B. W. B. und Prag K.F.J.B. nach Franzensbad über Pilsen-Eger oder umgekehrt directe Schnellzugsbillets I., II. und III. Classe (Eger-Franzensbad Personenzug) zur Ausgabe.

Der Preis eines solchen Tourbillets beträgt von Prag B.W.B. nach Franzensbad für die I. Classe fl. 12·02, II. Classe fl. 8·55 und III. Classe fl. 5·07 incl. Stempel, von Prag K.F.J.B. nach Franzensbad für die I. Classe fl. 12·32, II. Classe fl. 8·75 und III. Classe fl. 5·17.

Weiters betragen vom gleichen Tage an die Preise der Billets für einfache Fahrten mit Personenzügen von Prag B.W.B. nach Franzensbad über Pisen-Eger oder umgekehrt für die I. Classe fl. 9·09, II. Classe fl. 6·50 und III. Classe fl. 3·92 incl. Stempel.

Wien, am 9. Juni 1890. [382]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tour- und Retourbillets zwischen Prag und Vinařic.

Ab 10. Juni 1890 werden zwischen Prag und der Haltestelle Vinařic Tour- und Retourbillets mit dreitägiger Giltigkeit zur Ausgabe gelangen.

Der Preis per Tour- und Retourbillet zwischen Prag-Vinařic oder zwischen Vinařic-Prag beträgt in der II. Wagenclasse fl. 4·08, in der III. Wagenclasse fl. 2·74.

Wien, am 7. Juni 1890. [383]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages I zum Tarifhefte über Fahrpreis-Ermässigungen auf der Südbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1890 tritt ein Nachtrag I zu dem Tarifhefte über Fahrpreis-Ermässigungen auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, giltig ab 16. September 1889, bis auf Widerruf in Kraft.

Wien, am 9. Juni 1890. [384]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1275	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Hopfenstangen	Den Versandtstationen in der nachstehenden Tabelle	Den Empfangstationen in der nachstehenden Tabelle	Aufgabe als Frachtgut u. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 2 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Instradirung via Tabor-Prag (Smichow)-Hostiwitz	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis December 1890	Gegenwärtig giltige Local-Gütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Frachtsätze in der nachstehenden Tabelle		Im Kartirungswege		
1276	Böhmischen Westbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Zucker aller Art	Bilin Brüx loco und transit Kaschitz Kriegern Saaz loco und transit	Taus B. W. W.	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juli 1890 an bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Local-Gütertarife der betheiligten Verwaltungen	kr. ö. W. 85·6 83·9 66·0 58·8 71·6	kr. ö. W. 70·1 69 5 61·7 58·7 64·1	kr. ö. W. 15·5 14·4 4·3 0·1 7·5	Im Kartirungswege		
1277	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kleie etc. des Ausnahmetarifes Nr. 1 B	Segen-Gottes	Breslau O/S. Breslau B.F. Camenz Glatz Glogau Gramschütz Grottkau Münsterberg Raudten Sprottau Steinau a/O. Strehlen	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 20. Juni 1890 bis längstens Ende December 1890	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, giltig vom 15. April 1885		Mark 1·67 1·67 1·44 1·36 1·88 1·84 1·66 1·49 1·80 1·99 1·86 1 56		Im Kartirungswege		
1278	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Wsetin	Wall.-Meseritsch transito	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	11·1 kr.	9 0 kr.	2·1 kr.	Im Kartirungswege		
1279	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Thonerde, gewöhnliche, lose oder in Säcken verpackt	Gr.-Opatowitz	Wien Nordbahnhof und Floridsdorf-Donaufeld	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	40·0 kr.		Im Kartirungswege		

Tabelle zu Nr. 1275:

nach	von Battelau	von Ihlawka	von Jareschau	von Kardasch-Řečic	von Neuhaus
	Kreuzer österr. Währung pro 100 Kilogramm				
Krupa	51·9	52·0	50·4	48·3	49 6
Lužna-Lischan	50·9	51·0	49·4	47·3	48·6
Michelob	57·3	57·4	55·2	52·4	54·3
Milostin-Kounowa	53·5	53·6	52·0	49·9	51·2
Renč	50·9	51·0	49·4	47 3	48·6
Satkau-Teschnitz	56·1	56·2	54·6	52·4	53·8
Trnowan	57·3	57·4	55·2	52·4	54·3

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										kr.				
1280	Südbahn-Gesellschaft	Königlich ungarischen Staatseisenbahnen	Holz laut Position C (Waarenclassification) des Holztarifes für den Verkehr zwischen den in benannten Stationen der Oe U.St.E.G., U.N.O.B., S.G., K.U.St.B. und der Vinkovce-Brčkaer Eisenbahn einerseits u. Fiume u. Triest andererseits, giltig vom 1. Jänner 1890	Andrievce	Triest	Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro vierrädrigen Wagen u. Frachtbrief. Im Uebrigen sind die „besonderen Bestimmungen" sub B des vorcitirten Holztarifes vom 1. Jänner 1890 massgebend	Bis Ende December 1890, respective bis zur Durchführung im Tarifwege	Holztarif vom 1. Jänner 1890	Verschieden	83·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Batajnicza						118 0				
				Béska						114·2				
				Blinskikut						61 0				
				Bosna-Brod						83·2				
				Brod						81·1				
				Bišadin						87·4				
				Csantavér						106·7				
				Dálya						91·8				
				Doberlin						68·4				
				Dubica						68·4				
				Erdõd						92·5				
				Eszék						98·7				
				Eszék alv.						99·0				
				Garčin						82·4				
				Gombos-Bogojeva						92·9				
				Halas						108·9				
				Hegyes-Feketehegy						109·8				
				India						115·3				
				Ivankova						85·8				
				Jassenovac						70·4				
				Karlocsa						113·5				
				Kelebia						105·9				
				Kis-Szállás						107·2				
				Kiszács						110·4				
				Kostajnica						66·1				
				Majur						65·5				
				Medare-Dragalič						76·1				
				Mikanovce						84·8				
				Mitrovic						120·3				
				Novska						71·9				
				Okucna						75·4				
				Oriovac						79·3				
				Ó-Ker						110·4				
				Ó-Pázua						116·4				
				Petrovoselo						77·7				
				Pétervárad						112·9				
				Putincze						117·0				
				Raič						73·8				
				Ruma						118·4				
				Samac						91·1				
				Šaś						65·7				
				Sibinj						80·4				
				Strižıvojna-Vrpolje						83 9				
				Sunja						63 0				
				Szabadka						100·2				
				Szeged						105·2				
				Topolya						108·2				
				Uj-Gradiska						76·7				
				Uj-Kapella Batrina						78·7				
				Uj-Pazua						117·3				
				Ujvidek						112·3				
				Verbász-Kula						110·4				
				Vinkovce						86·7				
				Vogáñy						119·3				
				Volinja						67·2				
				Vukovár						90 3				
				Zimony						119 8				
				Garčin						55 0				
				Lekenik						55·0				
			a) Die in Specialtarif 2 gehörigen Holzgattungen b) Die in dem Ausnahmetarif des Localtarifes der ungar. Staatsbahnen und der Vinkovce-Brčkaer Bahn aufgenommenen Holzgattungen	Brčka-Gunja						a) 110·7 b) 107·2				
				Otok						a) 98·3 b) 96·4				
				Vrbanjec						a) 105·9 b) 103·0				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1281	Steyrthal-Bahn		Aller Artikel	Steyr Garsten	Steyrdorf	Aufgabe von mindestens 6000 kg pro Frachtbrief	Bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	4·6 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
				und vice versa										
1282	St.E.G.		Brod (mit Ausnahme von Osterbrod), Mehl und Mahlproducte	Brüsau-Brünnlitz	Mähr.-Trübau via Triebitz	Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut. Aufrechthaltung einschlägiger Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	25·8 kr.		Im Kartirungswege		
1283	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 36 ex 1890, sub Post Nr. 857, nach Ebenfurth publilirten ermässigten Frachtsätze haben unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch für nach „Ebenfurth-Mühle" bestimmte Sendungen Giltigkeit.										
1284	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Chamotteziegel, Chamottemörtel, feuerfester Thon und Gasretorten, cylindr., von Chamotte	Halbstadt loco	Prag St.E.G. / Hrabovka trs.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 14. Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens ab. bis Ende Decemb. 1890	Localtarif, Theil II, Heft 3	kr. 48·1	kr. 41·4	kr. 6·7	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen bis längstens 31. März 1891	
					Bubna transit				48·4	41·4	7·0			
1285	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Kolin St.E.G.	Dymokur	In vollen Wagenladungen. Frachtzahlung mindest. für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Keine directen Sätze	kr. 21·0		Im Kartirungswege		
				Kolin Oe.N.W.B.						21·0				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 67. **Wien, 12. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die am **12. Mai 1890** abgehaltene

Sitzung des Staats-Eisenbahnrathes unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Präsidenten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Herrn k. k. Sectionschef **Alois Freiherrn von Czedik.**

Anwesende:

Die Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes, Herren:

Johann Bayer,
Dr. Leon Ritter von Biliński,
Gottlieb Bondy,
Wilhelm Briess,
Josef von Burgstaller-Bidischini,
Peter Cofler,
Wilhelm Dannhauser,
Heinrich Freiherr von Doblhoff-Dier,
A. J. Effmert,
Max Epstein,
Jakob Gall,
Julius Ritter von Gomperz,
Dr. Peter Gross,
Emil Ritter von Guttenberg,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Samuel Ritter von Hahn,
Dr. Josef Alfred Heilsberg,
Dr. Leo Herz,
Carl Hladik,
Otto Huber,
Dr. Carl Jičinsky,
Johann Kapf,
Ludwig Kranz,
Alfred Ritter von Lindheim,
Carl Luckmann,
Max Mauthner,
Max Ritter von Mersi,
Hermann Merz,
Andrä Mutter,
Heinrich Pollitzer,
Heinrich Popper,
Emanuel Ritter von Proskowetz,
Leopold Reich,
Victor Riedl Edler von Riedenstein,
Eugen Freiherr Ritter von Zahony,
Dr. Victor Wilhelm Russ,
Thomas Schadelook,
Anton Ritter von Schauenstein,
Julius Schneider,
Franz Schweinbach,
Carl Steiner,
Ladislaus Ritter von Struszkiewicz,
Eugen Freiherr von Styrcea,
Friedrich Vogel,
Johann Ritter Wagner von Wagensburg.

Der Ersatzmann, Herr:

Alfred Deutsch.

Von Seite des k. k. Handelsministeriums:

Herr k. k. Ministerialrath **Josef Ritter von Pollanetz,**
Herr Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen Regierungsrath **Dr. Max Freiherr von Buschman,**
Herr Commissär der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen kaiserl. Rath **Eduard Seling.**

Von Seite der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

Herr Verkehrsdirector-Stellvertreter k. k. Hofrath **Max Ritter von Pichler,**
Herr General-Directionsrath k. k. Hofrath **Dr. Franz Liharzik,**
Herr General-Directionsrath **Roman Freiherr von Gostkowski.**

Als Schriftführer:

Beamter der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen **Johann Singer.**

Tagesordnung.

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staats-Eisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen.
2. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1890/91.
3. Anträge des Mitgliedes Wilhelm Briess:
   a) betreffend die Benützung der Süssenbrunner Verbindungsbahn für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Stadlau,
   b) wegen Herabsetzung der Gütertarife auf der Mährischen Westbahn und Erstellung directer Verbandtarife von Prossnitz nach dem Auslande und nach den Elbe-Umschlagstationen,
   c) wegen Abänderung der Fahrordnung der Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
4. Antrag des Mitgliedes Wilhelm Dannhauser wegen Legung eines Doppelgeleises in der Péagestrecke Wörgl-Innsbruck, sowie wegen sonstiger Vorkehrungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes im Allgemeinen.
5. Antrag des Mitgliedes A. J. Effmert, wegen Vermehrung des Güterwagenstandes der k. k. Staatsbahnen.
6. Antrag des Mitgliedes Dr. Carl Jičinsky wegen Vermehrung der für die Personenbeförderung eingerichteten Züge in der Strecke Neuhaus bis Počatek-Serovic.
7. Anträge des Mitgliedes Emanuel Ritter von Proskowetz
   a) wegen Abänderung einzelner Bestimmungen über die Ausgabe von Tour- und Retourkarten I. Classe bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
   b) wegen Anordnung einer strengen Handhabung der Vorschriften bezüglich der Desinficirung der Viehwagen.
8. Antrag des Mitgliedes Dr. Victor Wilhelm Russ, wegen Abänderung einzelner grundsätzlicher Bestimmungen des neuen Personentarifes der k. k. Staatsbahnen und wegen Einführung desselben auch bei den Privateisenbahnen.
9. Anträge des Mitgliedes Carl Steiner:
   a) wegen Aufnahme der Station Salzburg in den Zucker-Ausnahmetarif vom 15. October 1889,
   b) betreffend einige Verwaltungs- und Tarif-Angelegenheiten der Salzburger Eisenbahn- und Dampftramway-Gesellschaft.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit der Mittheilung, dass Seine Excellenz der Herr Handelsminister durch gleichzeitig stattfindende parlamentarische Verhandlungen verhindert sei, der heutigen Sitzung beizuwohnen. Ferner gibt der Vorsitzende bekannt, dass die Mitglieder Dr. Cajetan Bulat, Heinrich Edler v. Mattoni und Hugo Fürst zu Salm-Reifferscheid ihr Ausbleiben entschuldigt haben, und dass an deren Stelle die betreffenden Ersatzmitglieder Giovanni Benussi, Alfred Deutsch und Heinrich Gomperz zur Sitzung eingeladen wurden, von welchen nur der Zweitgenannte bei der Sitzung erschienen ist.

Hierauf leistet der Ersatzmann Alfred Deutsch, welcher an einer Sitzung noch nicht theilgenommen hat, die vorgeschriebene Angelobung.

Vom Vorsitzenden werden sodann die nachträglich eingebrachten Anträge bekanntgegeben, welche im Sinne des § 4 der Geschäftsordnung auf die Tagesordnung gesetzt wurden, wogegen er bemerkt, dass die von dem Mitgliede Briess nach dem Ablaufe der in der Geschäftsordnung festgesetzten Frist eingelangten Anträge nicht mehr auf die Tagesordnung gesetzt, beziehungsweise von den betreffenden Comités der Vorberathung unterzogen werden konnten.

Nunmehr gelangen die nachstehenden, zu Beginn der Sitzung eingebrachten und hinreichend unterstützten Anträge zur Verlesung.

Antrag des Mitgliedes von Burgstaller:

„Die k. k. Regierung wird ersucht, damit das von und nach Triest reisende Publicum der Begünstigungen des auf den Oesterreichischen Staatsbahnen demnächst einzuführenden Kreuzer-Zonentarifes theilhaftig werde, auf der Péagestrecke Laibach-Divacca den Personenverkehr ehethunlichst einführen zu wollen."

Dieser Antrag wird dem Fahrordnungs-Comité zur Vorberathung und Berichterstattung in der nächsten Session des Staats-Eisenbahnrathes zugewiesen.

Das Mitglied Steiner stellt unter Hinweis auf den Umstand, dass nach der gegenwärtig in Kraft stehenden Waarenclassification der k. k. Staatsbahnen die Einreihung vieler Artikel, namentlich solcher für technische und grössere Verbrauchszwecke, keine dem Markt- oder Kaufwerthe entsprechende sei, und dass die nicht namentlich in einer der Tarifclassen II, A, B und C aufgeführten Artikel nach der Tarifclasse I, also der höchsen, berechnet werden, folgenden Dringlichkeitsantrag:

„Der Staats-Eisenbahnrath wolle beschliessen:
Die k. k. General-Direction wird gebeten, die Revision der Waarenclassification ins Auge zu fassen und dem Staats-Eisenbahnrathe ehethunlichst diesbezügliche Vorschläge zu unterbreiten."

Dieser Antrag wird dem Tarifcomité zur Vorberathung und Berichterstattung in der nächsten Session des Staats-Eisenbahnrathes zugewiesen.

Dringlichkeitsantrag der Mitglieder Schweinbach und Steiner:

„Der Staats-Eisenbahnrath wolle beschliessen:
Es sei an die hohe Staatsregierung die dringende Bitte zu richten, Hochdieselbe geruhe die für Triest und die gesammte Monarchie hochwichtige Frage der Herstellung der Tauern-Bahn ehestens einer günstigen Lösung entgegenzuführen."

Dieser Antrag wird, nachdem derselbe durch das Mitglied Schweinbach im Laufe der Sitzung in eingehender und umfassender Weise begründet worden war, dem Comité für allgemeine Angelegenheiten zur Vorberathung und Berichterstattung in der nächsten Session des Staats-Eisenbahnrathes zugewiesen.

Anträge des Mitgliedes Briess:

„Der Staats-Eisenbahnrath wolle sich an das hohe k. k. Handelsministerium mit der Bitte wenden, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu veranlassen, die mit der neuen Sommer-Fahrordnung für das weniger bemittelte Publicum dadurch erwachsenden Uebelstände, dass ein Personenzug in der Richtung Wien-Oderberg und ein solcher in der Richtung Oderberg-Wien aufgelassen und dafür je ein Eilzug activirt wird; durch Einlegung geeigneter Localzüge, welche diese Strecken durchlaufen, zu beseitigen."

„Der Staats-Eisenbahnrath wolle sich an das hohe k. k. Handelsministerium mit der Bitte wenden, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu veranlassen, zum Personenzuge Nr. 32, der um 9 Uhr 20 Minuten Vormittags von Krakau abgeht und um 5 Uhr 46 Minuten Nachmittags in Hullein eintrifft, Anschlüsse von und nach Kremsier, eventuell Kojetein herzustellen, wie solche bereits seinerzeit bestanden hatten, ferner die Wünsche der Troppauer Handels- und Gewerbekammer in Bezug auf den neuen Kreuzer-Zonentarif der Oesterreichischen Staatsbahnen und auf die Sommer-Fahrordnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu unterstützen."

Diese Anträge werden dem Comité für Personentarif und Fahrordnung zur Vorberathung und Berichterstattung in der nächsten Session des Staats-Eisenbahnrathes zugewiesen.

Das Mitglied Dr. Heilsberg bringt ein Promemoria der Fabrik chemischer Producte in Hrastnigg zur Kenntniss, in welchem die Gewährung von Frachtermässigungen für Transporte von chromsaurem Kali und chromsaurem Natron von der Station Hrastnigg nach Böhmen, Mähren und Schlesien angestrebt wird, und empfiehlt den Inhalt desselben zur Berücksichtigung.

Ferner spricht das Mitglied Dr. Heilsberg den Wunsch aus, dass die Regierung ihre Bemühungen wegen Herabsetzung der Tarife auf der Südbahn — insbesondere für den Nahverkehr — fortsetze, dass bei dieser Bahn statt der bisherigen Waaggebühr von 3 kr. und Auf- und Abladegebühr von 2 kr. bei gewöhnlichen Frachtgütern nur 1 kr. Waag- und 1 kr. Auf- und Abladegebühr berechnet werde, dass die Angelegenheit wegen Errichtung einer Station in „Sternthal" zwischen den Stationen Pettau und Pragerhof der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Seitens der Regierung einer günstigen Erledigung zugeführt, sowie dass das Missverhältniss bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche auf ihrer Hauptlinie bei Personenzügen niedere Einheitssätze berechne, wie bei den gemischten Zügen ihrer Localbahnen, baldigst beseitigt werde.

Uebergehend auf die Tagesordnung, bringt der Vorsitzende zunächst Punkt 1 derselben „Mittheilungen über die Durchführung der vom Staats-Eisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über wichtigere Vorkommnisse und Verfügungen" zur Verhandlung und erstattet der Referent des Tarifcomité, Mitglied kaiserl. Rath Mauthner, über den Abschnitt III, „commercielle Angelegenheiten", den Bericht.

Zur Mittheilung zu Punkt 1, betreffend die Reducirung des Pachtzinses für Lagerplätze in den Stationen der Galizischen Transversalbahn, wird der Wunsch ausgesprochen, dass für Lagerplätze in den galizischen Staatsbahnstationen keine höheren Gebühren festgesetzt werden sollen, wie in den Stationen der Galizischen Carl Ludwig-Bahn. Auf die zu diesem Gegenstande von dem Mitgliede Ritter von Struszkiewicz gegebene Anregung wegen Erweiterung der bestehenden Magazine, beziehungsweise Neuausführung solcher in den Stationen der Strecke Husiatyn-Stanislau, bemerkt Verkehrsdirector-Stellvertreter Hofrath Ritter von Pichler, dass dieser Angelegenheit volle Aufmerksamkeit geschenkt und nach Massgabe der zu Gebote stehenden Geldmittel successive Abhilfe geschaffen wird.

Die Mittheilung zu Punkt 1 wird sodann zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 2, betreffend die Vorlage eines Ausweises über die bei den Bahnen zum Zwecke der Versicherung von Waaren auf den Lagerplätzen eingehobenen Zuschläge zu den Lagerzinsen und über die gezahlten Schadenbeträge, sowie die Versicherung der in Zollmagazinen lagernden Waaren, hat sich das Comité veranlasst gesehen, folgende Anträge zu stellen:

„Die hohe Regierung wird ersucht, in der nächsten Session einen Ausweis über die bei sämmtlichen Bahnen aus dem 10percentigen Zuschlage eingegangenen Beträge, sowie über die von denselben in Folge von Brandschäden in ihren Magazinen geleisteten Entschädigungen für das Jahr 1889 vorzulegen."

„Die hohe Regierung wird ersucht, die Angelegenheit der Versicherung der in den Zollmagazinen lagernden Waaren weiters zu verfolgen und nöthigenfalls im Gesetzgebungswege zu regeln."

Diese Anträge werden zum Beschlusse erhoben und die Mittheilung zu Punkt 2 sodann zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilungen

zu Punkt 3, betreffend die Rinfusaverladung von Getreide und Mais inländischer Provenienz aus der Bukowina und Galizien, und

zu Punkt 4, betreffend die Declassification der unter Position 194 genannten Gerbestoffe aus Classe A in Classe B,

werden nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilung zu Punkt 5, betreffend Frachtermässigungen für den Transport von Spizzasalz, ferner von Heu, Stroh, Hafer, Kleie und anderen Futterstoffen, endlich von Mais nach Galizien und der Bukowina, wird nach der Bemerkung des Referenten, dass Verhandlungen wegen Erstreckung der Frist für die Giltigkeit dieser Frachtermässigungen bis Ende August im Zuge seien, und dass für den Transport von Baumaterialien nach Neu-Sandez, welches von einer Feuersbrunst heimgesucht worden sei, eine Frachtermässigung bewilligt worden ist, zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilungen

zu Punkt 6, betreffend die Ermässigung der Frachtsätze zwischen den beiden Bahnhöfen in Iglau,

zu Punkt 7, betreffend die Ablehnung der Ermässigung des Tarifes für Transporte von Saatgetreide Seitens der meisten Privatbahnen,

zu Punkt 8, betreffend die Tarifirung von inländischem Cement im galizischen Verbandverkehre, und

zu Punkt 9, betreffend die Herabsetzung der Ab- und Auflegegebühr Seitens der Südbahn-Gesellschaft und die Ablehnung der Annahme der Auf- und Abladegebühr des Reformtarifes durch diese Gesellschaft,

werden nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Das Mitglied Ritter von Struszkiewicz weist bei diesem Anlasse auf den Umstand hin, dass die Galizische Carl Ludwig-Bahn bei verschiedenen Transporten für die Armee eine Manipulationsgebühr berechne und einhebe, wenngleich das Auf- und Abladen der Sendungen durch die Partei selbst besorgt werde. Auf diesbezügliche Recla-

mationen hat die genannte Bahn erwidert, dass sich die Galizische Carl Ludwig-Bahn laut Nachtrag IV zu dem staatlich genehmigten Local-Gütertarife, Theil II, die Leistung des Auf- und Abladens von Getreide- etc. Sendungen speciell vorbehalten habe, demnach die Auf- und Abladegebühr in allen Fällen zu berechnen sei. Auch das Auf- und Abladen der Güter des Specialtarifes 1 obliege der Bahnanstalt laut Tarif, Theil I, Seite 21, Punkt V. Nachdem laut Nachtrag II zum Militärtarife, Seite 3, für alle Güter, für welche laut Civiltarif nicht Parteiverladung, beziehungsweise Ausladung zugelassen sei, die Manipulationsgebühr von 8 kr. per 100 kg für beide Leistungen normirt erscheine, sei die Aufrechnung der vorgenannten Nebengebühren gerechtfertigt.

Das Mitglied Ritter von Struszkiewicz stellt daher an das Handelsministerium das Ersuchen, die Verfügung zu treffen, dass das erwähnte Vorgehen der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, nach welchem dieselbe für eine nicht geleistete Arbeit eine Gebühr berechnet und einhebt, abgestellt werde.

Die Mittheilungen

zu Punkt 10, betreffend die Anwendung der Wagenladungsclassen auf Grund mehrerer Frachtbriefe eines Versenders Seitens der Oesterreichischen Staatsbahnen und die Einleitung von Verhandlungen mit den Privatbahnen wegen Einführung der gleichen Massnahmen, ferner

zu Punkt 11, betreffend die Declassification der billigeren Düngmittel aus Position 121 in Position 121 a Seitens der österreichischen Staatsbahnen und die Ablehnung des gleichen Vorganges Seitens der Privatbahnen,

werden nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 12, betreffend die Herabsetzung der Zuckertarife, wird der Wunsch ausgesprochen, auch die Tarife für Zucker bei Aufgabe als Stückgut zu ermässigen und an die Regierung das Ersuchen gestellt, dem Zuckerverkehr die volle Aufmerksamkeit zuzuwenden, um im gegebenen Momente neue Ermässigungen eintreten lassen zu können.

Das Mitglied Ritter von Struszkiewicz weist darauf hin, das die Galizische Carl Ludwig-Bahn für Zuckersendungen von der Station Sędziszów in gewissen Relationen dieselben Frachtsätze berechne, wie für die gleichen Sendungen von der Station Krakau, obwohl letztere Station von Sędziszów circa 150 km entfernt ist, und stellt sohin auf Grund des vom Staats-Eisenbahnrathe bereits gefassten Beschlusses an das Handelsministerium das Ersuchen, seinen Einfluss dahin geltend zu machen, dass den Zuckerfabrikanten ab Sędziszów auch Seitens der Galizischen Carl Ludwig-Bahn jene Begünstigungen zugestanden werden, welche nothwendig sind, um deren Concurrenzfähigkeit gegenüber den böhmischen und mährischen Zuckerfabriken zu erhalten.

Die Mittheilung zu Punkt 12 wird sodann zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilung zu Punkt 13, betreffend die Ermässigung der Frachtsätze für Reis ab Bremen und Hamburg nach Olmütz, wird nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 14, betreffend die Einleitung von Verhandlungen mit der königl. ungarischen Regierung wegen Revision der auf der vormaligen Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn eingeführten Localtarife, wird das Ersuchen gestellt, dem Staats-Eisenbahnrathe in der nächsten Session über das Resultat dieser Verhandlungen zu berichten.

Die Mittheilungen

zu Punkt 15, betreffend die Ermässigung der Tarife für Glas- und Papierwaaren,

zu Punkt 16, betreffend die Einführung neuer Tarife für den Transport der nordwest-böhmischen Braunkohle nach Prag und Umgebung, ferner

zu Punkt 17, betreffend das Verzeichniss der in der Zeit vom October 1889 bis April 1890 erschienenen wichtigsten Tarife,

werden nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Die in der Tagesordnung unter Punkt 3 a und b erwähnten Anträge des Mitgliedes Briess wegen Benützung der Süssenbrunner Verbindungsbahn für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Stadlau, Herabsetzung der Gütertarife auf der Mährischen Westbahn und Erstellung directer Verbandtarife von Prossnitz nach dem Auslande und nach den Elbe-Umschlagstationen, erscheinen nach der Mittheilung des Referenten, dass dem ersteren Antrage durch Erstellung directer Frachtsätze Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Süssenbrunn nach Stadlau bereits entsprochen wurde, dass die Localtarife der Mährischen Westbahn in einzelnen Fällen schon bedeutend ermässigt worden sind und die General-Direction der österreichischen Staatsbahnen die Zusage gemacht habe, die Stationen der Mährischen Westbahn und der Localbahn Olmütz-Czellechowitz successive nach Massgabe des Bedürfnisses in die directen Verbandtarife einzubeziehen, als erledigt.

Ebenso erscheint der unter Punkt 9 a der Tagesordnung erwähnte Antrag des Mitgliedes Steiner durch Aufnahme der Station Salzburg in den seit 15. Jänner 1890 giltigen Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 15. October 1889 für Zucker aller Art von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der österreichischen Staatsbahnen, als erledigt.

Ueber die Anträge des Mitgliedes Steiner, lautend:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht, die Beschwerden gegen die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft in Bezug auf Verwaltungs- und Tarifangelegenheiten zur Kenntniss zu nehmen und unter Beiziehung der Salzburger Handelskammer als Vertreterin der Handels- und Verkehrsinteressenten genaue Erhebungen pflegen und Abhilfe schaffen, eventuell die Sequestrirung der Salzburger Localbahn verfügen zu wollen.“

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht:

1. Für die mit der Salzburger Localbahn in Salzburg einlangenden und durch die österreichischen Staatsbahnen weiter zu befördernden Güter keine höheren Frachsätze zu berechnen, als für die mit der bayerischen Bahn in Salzburg eintreffenden Güter.
2. Die directe Kartirung der Sendungen der Localbahn-Strecke Drachenloch-Salzburg und umgekehrt ohne Aufrechnung einer Ueberstellgebühr auf den österreichischen Staatsbahnen einzuführen“,

wird in Folge des von dem Referenten eingehend begründeten Antrages des Tarifcomités zur Tagesordnung übergegangen.

Zur Berathung gelangt hierauf der nachstehende, von dem Mitgliede Pollitzer in der Sitzung des Tarifcomité gestellte Antrag:

„Der Staats-Eisenbahnrath wolle beschliessen:

Die hohe k. k. Regierung wird dringend ersucht, dahin zu wirken, dass:

1. nicht nur die Frachten von und nach dem österreichischen Seehafen Triest nicht theuerer zu stehen kommen, als die nach fremden Häfen und nach Belgrad, sondern auch, dass die Einheitssätze der österreichischen Bahnen, sowohl im internen als im Transitverkehre für den eigenen Hafen immer niedriger als für den Auslandsverkehr angesetzt werden;
2. dass Triest im Inlands- und Auslandsverkehre Seitens der österreichischen Bahnen nicht ungünstiger behandelt werde als Fiume Seitens der ungarischen Bahnen, sowohl rücksichtlich der Frachten, als rücksichtlich der anderen von der ungarischen Regierung dem transleithanischen Hafen gewährten Concessionen."

Der Referent, Mitglied kaiserl. Rath Mauthner, bemerkt zu diesem Antrage, dass die Tarife für Triest schon jetzt zumeist auf niedrigeren Einheitssätzen beruhen, wie jene für Belgrad, und dass für jene Artikel, wo gegenwärtig noch das umgekehrte Verhältniss besteht, eine Revision der Triester Tarife von der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen in Aussicht gestellt wurde. Die Gleichstellung Triests mit fremden Häfen ist dagegen nicht immer ausführbar, und zwar mit Rücksicht auf die nicht hintanzuhaltende Einflussnahme ausländischer Bahnverwaltungen, welche durch Herabsetzung ihrer Tarife in vielen Fällen die Concurrenzbestrebungen zu Gunsten Triests zu paralysiren in der Lage sind.

Die Gleichstellung der Tarife Triests mit jenen für Fiume bezeichnet Referent als höchst wünschenswerth und wolle dieselbe daher von der Regierung nach Thunlichkeit angestrebt werden.

Im Uebrigen bemerkt Referent, dass die Gepflogenheit, für die Hebung Triests immer nur die Eisenbahnen in Anspruch zu nehmen, nicht ganz zu rechtfertigen sei, indem nach Anschauung des Tarif-Comité Triest nicht nur durch die Bahnen, sondern auch durch den Lloyd Unterstützung finden müsse, um eine Concurrenz mit anderen Häfen aufnehmen zu können.

Nach der weiteren Bemerkung des Referenten, dass von Seite der General-Direction die Ansicht ausgesprochen wurde, dass die Klagen Triests viel wirksamer wären, wenn specielle Fälle angeführt würden, wo concrete Geschäfte vorliegen, um auf Grund derselben zu prüfen, ob den bestehenden Concurrenzen im einzelnen Falle begegnet werden kann und sohin entsprechende Vorkehrungen treffen zu können, wird der Antrag des Mitgliedes Pollitzer der Regierung zur Berücksichtigung überwiesen.

Der von dem Mitgliede, kaiserlichen Rath Mauthner, zu Beginn der Sitzung eingebrachte und als dringlich anerkannte Antrag:

„Die hohe Regierung wird ersucht, auf die Verwaltung der Buschtěhrader Bahn zu wirken, dass die hohen Frachtsätze auf der Localstrecke Falkenau-Graslitz-Klingenthal ermässigt werden",

wird nach erfolgter Begründung durch den Antragsteller zum Beschlusse erhoben.

Der Vorsitzende bringt hierauf die „allgemeinen Angelegenheiten" zur Verhandlung, über welche das Mitglied Dr. Russ Namens des betreffenden Comité den Bericht erstattet.

Die im Abschnitte I der „Mittheilungen" zu den Punkten 1 und 2 enthaltenen Ausführungen über die Eröffnung neuer Linien und die Verleihung der Allerhöchsten Concession für die normalspurig anzulegenden Localbahnen Troppau-Bennisch, Zauchtl-Fulnek und Zauchtl-Bautsch, werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilung zu Punkt 3, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes bei den Oesterreichischen Staatsbahnen, gelangt im Zusammenhange mit dem in der Tagesordnung unter Punkt 5 erwähnten Antrage des Mitgliedes Effmert zur Berathung.

Dieser Antrag lautet:

Anlässlich der von der Budweiser Handels- und Gewerbekammer eingeleiteten Erhebung über die Ursachen des Kohlenmangels habe ich aus den zahlreichen Aeusserungen der Industriellen entnommen, dass sowohl die Bergwerksverwaltungen, als auch die Consumenten einen Theil der Schuld an unregelmässigen Kohlenlieferungen dem noch immer herrschenden Waggonmangel zuschreiben.

In Folge dessen erlaube ich mir, einen Antrag auf Vermehrung des Frachtwagenparkes der Staatseisenbahnen zu stellen."

Der Referent führt über diesen Verhandlungsgegenstand aus, dass die von der Generaldirection für die Jahre 1890 und 1891 in Aussicht genommene Bestellung von je 500 Wagen noch immer eine zu geringe sei, und dass daher die wiederholten diesbezüglichen Anträge des Staatseisenbahnrathes aufrecht bleiben, zumal auch in der laufenden Transportcampagne ein Bedarf von 1776 Stück Leihwagen vorhanden ist. Gleichwohl dürfe nicht übersehen werden, dass die eigenen Wagen der Staatsbahnen auf fremden Eisenbahnlinien eine ungleich grössere Leistung aufweisen, wie fremde Wagen auf den Staatsbahnen, und dass aus wirthschaftlichen Rücksichten keine solche Mehranschaffung von Fahrbetriebsmitteln geplant werden kann, welche jeder auf kurze Frist eintretenden Wagennoth abhelfen könnte.

Der Referent erklärt ferner, einen weiteren Antrag nicht zu stellen, sondern sich auf die Constatirung der Thatsache zu beschränken, dass eine weitere Vermehrung der Fahrbetriebsmittel bei den Oesterreichischen Staatsbahnen noch immer als nothwendig erachtet wird.

Das Mitglied Reich gibt die Erklärung ab, dem Antrage des Referenten, beziehungsweise des Comité nicht zustimmen zu können, und spricht sich dafür aus, dass neuerlich ein Antrag auf eine ausgiebige und schleunige Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, und zwar um etwa 4000 Lastwagen und 500 bis 600 Personenwagen, gestellt werde. Redner weist auf den in Galizien herrschenden Wagenmangel hin und stellt die Anfrage, ob bezüglich der Fahrbetriebsmittel für die neu zu eröffnende Staatsbahnlinie Jaslo-Rzeszów Vorsorge getroffen ist.

Auf diese Ausführungen des Mitgliedes Reich erwidert Verkehrsdirector-Stellvertreter Hofrath Ritter von Pichler, dass oft nicht der factische Mangel an Wagen die Ursache sei, dass Bestellungen nicht sofort effectuirt werden können, sondern der Umstand, dass die Wagen Hunderte von Kilometern von ihrem Bedarfsorte entfernt sind und erst dorthin dirigirt werden müssen. Aus Galizien sei schon seit langer Zeit keine Beschwerde über Wagenmangel bei der General-Direction eingelangt, der Wagendienst wickle sich dort anstandslos ab, wie überhaupt die galizischen Linien relativ weitaus günstiger mit Wagen dotirt sind, als die westlichen Linien. Hofrath Ritter von Pichler weist ferner darauf hin, dass für die Transportcampagne 1890/91 blos 1776 Leihwagen und nur für die Zeit des stärksten Verkehres und auf einige Monate benöthigt werden.

Indem der Vorsitzende die Ausführungen des Verkehrsdirector-Stellvertreters Hofrath Ritter von Pichler bestätigt und hieran die Bemerkung knüpft, dass für die Linie Jaslo-Rzeszów Fahrbetriebsmittel vorgesehen sind,

hebt derselbe hervor, dass bei den Staatsbahnen in den letzten Jahren mehr Wagenanschaffungen stattgefunden haben, als bei sämmtlichen österreichischen Privateisenbahnen, deren kilometrische Ausdehnuug zusammengenommen noch immer jener der Oesterreichischen Staatsbahnen überlegen ist; die Wagennachschaffung dürfe jedoch auch darum nicht überstürzt werden, weil die einheimischen Fabriken so grosse Bestellungen nicht auf einmal ausführen könnten, und an die ausländischen Fabriken ohne zwingende Nothwendigkeit nicht herangetreten werden will.

Nachdem noch das Mitglied Effmert sich dem Antrage des Comité angeschlossen und der Referent betont hatte, dass die Erfüllung der Wünsche des Mitgliedes Reich eine Summe von 12 Millionen Gulden erfordern würde, wird den Ausführungen des Referenten beigepflichtet und die Mittheilung zu Punkt 3 sohin zur Kenntniss genommen.

Das Mitglied Dr. Russ referirt hierauf über den in der Tagesordnung unter Punkt 4 erwähnten Antrag des Mitgliedes Dannhauser, betreffend die Legung eines Doppelgeleises in der Péagestrecke Wörgl-Innsbruck und Vorkehrungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes im Allgemeinen, und bemerkt bezüglich des ersten Theiles dieses Antrages, dass die Vollendung des zweiten Geleises auf der ganzen Strecke Wörgl-Innsbruck für Ende December 1891 sichergestellt sei; es werde aber angestrebt, dass das zweite Geleise in den Theilstrecken Kundl-Jenbach und Hall-Innsbruck bereits am 1. Juni 1891 dem Verkehre übergeben werden könne.

Rücksichtlich der Vorkehrungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes im Allgemeinen, theilt der Referent eine Reihe von Erlässen mit, welche Seitens der Aufsichtsbehörden im Gegenstande ergangen sind, und zwar bezüglich der periodischen strengen Untersuchung der Fahrbetriebsmittel, namentlich der Tyresbrüche, Anbringung von Central-Weichen-Sicherungsanlagen, richtigen Aufstellung der Wechsel-Signalkörper, elektrischen Intercommunicationssignale bei den Schnellzügen, deren obligatorische Einführung bei allen Bahnen bis 31. October 1890 aufgetragen ist, der Controlapparate zur Messung der Fahrgeschwindigkeit mit graphischer Darstellung, Zugskreuzungen in den Stationen eingeleisiger Bahnen, Ueberprüfung der Diensteintheilung des Personales u. s. w.

Ministerialrath Ritter von Pollanetz fügt noch bei, dass das Handelsministerium im Interesse der Sicherheit in den Entwurf eines Normales über die Bauart der Fahrbetriebsmittel die Bestimmung aufgenommen habe, dass nur mehr nach dem Intercommunicationssystem gebaute Personenwagen, solche mit Laufbrettern aber nicht mehr angeschafft werden dürfen, worüber noch Verhandlungen mit den Bahnen im Zuge sind.

Das Comité findet im Hinblicke auf diese Ausführungen keinen Anlass, noch einen weiteren Antrag zu stellen.

Das Mitglied Dannhauser spricht für diese Verfügungen, sowie für die Intervention bezüglich der Legung eines zweiten Geleises in der Strecke Wörgl-Innsbruck dem Handelsministerium den Dank aus.

Hierauf bringt der Vorsitzende die Angelegenheiten, betreffend Personentarif und Fahrordnung zur Verhandlung und ladet das Mitglied Ritter von Lindheim ein, Namens des Comité Bericht zu erstatten.

Zunächst gelangt Punkt 1 des Abschnittes II der „Mittheilungen", betreffend die grundsätzlichen Bestimmungen für die Einführung eines neuen Personentarifes auf den österreichischen Staatsbahnen im Zusammenhange mit dem in der Tagesordnung unter Punkt 8 erwähnten Antrag des Mitgliedes Dr. Russ zur Berathung.

Dieser Antrag lautet:

„Die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen wird aufgefordert, zu erwägen, ob:
1. Der Schnellzugszuschlag des neuen Personentarifes mit höchstens 25 Procent zu bemessen sei;
2. die 9. und 10. Zone in kleinere Zonen zu zerlegen seien;
3. die Reisegepäcktaxen ermässigt und nach Entfernungszonen bemessen werden."

„Die k. k. Regierung wird dringend ersucht, die Verwaltungen der Privatbahnen, namentlich aber vor Allem und in kürzester Frist die ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft zur Einführung des neuen Personentarifes der Staatsbahnen zu verhalten."

Der Referent, Mitglied Ritter von Lindheim, führt über diesen Verhandlungsgegenstand aus, dass sich die Regierung in Folge des vom Staatseisenbahnrathe in seiner letzten Session gefassten Beschlusses mit dem grössten Ernst bemüht habe, eine Reform der bestehenden Personentarife in der Richtung hin zu bewerkstelligen, dass ohne allzugrosse Belastung des Staatsschatzes eine Vereinfachung der Manipulation und im Grossen und Ganzen auch eine durchgreifende Verwohlfeilung der Fahrpreise erzielt werde. Auf diesen beiden Grundsätzen beruhte auch der von dem Mitgliede Dr. Russ in der letzten Session eingebrachte und vom Staatseisenbahnrathe zum Beschlusse erhobene diesbezügliche Antrag.

Die General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird auf die Vereinfachung der Fahrkartenmanipulation umsomehr hingearbeitet haben, als der Cassen- und Controldienst in Bezug auf die Fahrkarten sich gerade bei den Staatsbahnen in den letzten Jahren bis zur Unerträglichkeit erschwert und complicirt hat. Ist doch gerade auf den Staatsbahnlinien durch immer wachsende Ansprüche und coulantes Entgegenkommen selbst in Landestheilen mit weniger dichter Bevölkerung die Zahl der Stationen und Haltestellen in einer so exorbitanten Weise gestiegen, dass eine solche im Durchschnitte schon auf die Entfernung von 5 km angenommen werden kann. Macht dieser Umstand schon eine immer steigende Zahl neuer und verschiedener Karten nothwendig, so wächst diese Ziffer durch die in den letzten Jahren immer zunehmenden neuartigen Combinationen und Erleichterungen für die verschiedenen Classen, des Alters, des Berufes und der Reisezwecke.

Der diesen Gegenstand behandelnde Ausschussbericht des Abgeordnetenhauses zählt 30 Arten von Fahrlegitimationen auf, aber er hat dieselben bei weitem nicht erschöpft, da hiezu noch die zahleichen Begünstigungen für Ausstellungen, Feste, Versammlungen, sowie die hundertfachen Combinationen im Rundreiseverkehre zu rechnen sind, welche dem Dienste und der Controle einer Billetcasse nachgerade unglaubliche Schwierigkeiten bereiten.

Der wachsende Verkehr, die steigenden Bedürfnisse und eine nur zu natürliche Begehrlichkeit mussten — wie bei den Frachttarifen — so auch bei den Personentarifen zu einem Wirrsale verschiedener, keinesfalls mehr organisch entwickelter Tarifbildungen führen.

Ein möglichst einfaches Princip als Grundlage für den neu anzustrebenden Tarif zu finden, musste daher das oberste Ziel der Reformarbeit sein.

Die General-Direction und in Uebereinstimmung mit derselben das Comité glauben, dass der Vorschlag, als einheitliche Taxe für Personenzüge 1 kr. per Kilometer für die III. und mit dem zwei- und dreifachen dieser

Grundtaxe für die II. und I. Classe — mithin 1, 2 und 3 kr. — anzunehmen, als richtige Grundlage dieser Reformarbeit anzusehen sei.

Werden diese Grundtaxen mit den jetzt bestehenden Einheitssätzen von 2, 3 und 4·75 kr. für die III. II. und I. Classe verglichen, so darf hiebei nicht ausser Acht gelassen werden, dass sich die letzteren Sätze auch nur durch die oft sogar willkürliche Umbildung und Abänderung verschiedener Münz- und Masssysteme herausgebildet haben und die ursprünglich auf Meilen und Conventionsmünze lautenden Taxen der jetzigen Reformarbeit viel näher stehen.

Der Referent führt weiter aus, dass die alleinige Anordnung einer Kilometertaxe mit 1, 2 und 3 kr., welche allen Classen eine bedeutende Herabsetzung sichert, namentlich aber der von 70 Procent des reisenden Publicums benützten III. Classe 100 Procent Entlastung gewährt, gewiss auch bei dem projectirten Wegfalle aller bisherigen Ausnahmebegünstigungen und bei der bereits hier etwas ungünstiger behandelten II. Classe keinerlei begründeten Anfechtungen begegnen würde. Derselbe würde jedoch an sich allein einen so grossen Einnahmeausfall in sich schliessen, dass die Aufnahme mehrerer sehr wichtiger Zusatzbestimmungen nothwendig erscheine.

Diese weiteren Bestimmungen setzen fest:

1. Für Schnellzüge tritt für alle Classen je ein 50procentiger Zuschlag hinzu, so dass dieselben statt wie gegenwärtig mit 2·5, 4·0 und 5·75 kr. mit 1·5, 3·0 und 4·5 kr. berechnet werden.
2. Der „Kreuzertarif" wird durch die Errichtung von Zonen zu einem Kreuzer-Zonentarif, für den einerseits der gleiche Einheitssatz als Grundtaxe der Gebührenberechnung, andererseits das Princip massgebend war, dass in Fällen, in welchen das Reiseziel nicht mit dem Ende der betreffenden Zone zusammenfällt, gleichwohl die Gesammtgebühr für die letzte Zone der Reise zu entrichten ist.
3. Das bisher für jede Person gestattete Freigewicht von je 25 kg entfällt mit der Wirksamkeit des neuen Personentarifes der Oesterreichischen Staatsbahnen und wird die bisher für das Mehrgewicht bestehende Taxe von 0·2 kr. für je angefangene 10 kg und je 1 km für das Gesammtgewicht berechnet.

Lediglich diese drei Bestimmungen, beziehungsweise der Umfang derselben, sind es, gegen welche die Kritik der öffentlichen Meinung, welche die Einführung des Kreuzertarifes und die Reformvorschläge überhaupt mit Freude begrüsste, ankämpft.

Bezüglich des Schnellzugszuschlages bemerkt Referent, dass von 20 Millionen Reisenden im Jahre 1889 nur 750.000 Reisende Schnellzüge benützten, und dass dieselben gegenüber den bisherigen normalen Preisen von 2·5, 4·0 und 5·75 kr., weniger, nämlich 1·5, 3·0 und 4·5 kr. zahlen werden; aber auch bei Benützung der heute zur Verfügung stehenden Tour- und Retourkarten und einer Mehrauslage von 0·5 kr. für das jetzt entfallende Freigepäck würden die jetzigen Preise sich auf 1·6, 2·9 und 4·3 kr. gegen die künftigen per 1·5, 3·0 und 4·5 kr. stellen, mithin in einer Entlastung der III. Classe und in einer kleinen Belastung der II. und I. Classe ihren Ausdruck finden.

Ist nun auch die Benützung der Schnellzüge eine verhältnissmässig geringe, so ist sie doch bei vielen Reisezwecken unumgänglich nothwendig, und glaubt daher das Fahrordnungs-Comité, dass die Erhöhung der Schnellzugspreise um volle 50 Procent eine sehr belastende sei, namentlich im Hinblicke darauf, weil dieselbe die kleine Zurücksetzung potenzirt, welche schon ursprünglich bei der Bildung der Preistaxe für die II. Classe vorliegt, und dass diese Erhöhung wohl noch der Gegenstand einer Erwägung der Regierung sein sollte, wie dies auch das Mitglied Dr. Russ in seinem Antrage, welchem sich das Fahrordnungs-Comité anschliesst, wünscht. In der weiteren Erwägung, dass eine grosse Anzahl von Reisenden nach ferner liegenden Stationen, die in der Mitte von Zonen liegen, Preise für grosse, nicht durchfahrene Strecken zahlen müssen, kann der Wunsch nach einer Ermässigung dieses Zuschlages bis auf vielleicht 25 Procent nicht unbillig gefunden werden.

Der Referent betont hierbei, dass es sich nicht darum handeln darf, die als höchst verdienstlich anerkannte Reformarbeit zu verzögern, sondern nur darum, die Regierung auf diejenigen Punkte aufmerksam zu machen, wo eine Abhilfe am dringendsten geboten sei.

Ueber die Zoneneintheilung bemerkt der Referent, dass sich das Fahrordnungs-Comité in Uebereinstimmung mit dem Antragsteller Dr. Russ darauf beschränkt, der Regierung die Halbtheilung der zwei ersten grossen Zonen (9. und 10. Zone) zu empfehlen, wodurch eine grosse Härte beseitigt werden würde.

Nachdem der Referent noch auf die Erklärung der Regierung hingewiesen hatte, dass für alle jene Stationen, welche tarifarisch concurrenzirt sind, Ausnahmen eintreten werden, bemerkt derselbe bezüglich der Aufhebung des Gepäck-Freigewichtes, dass, obwohl bisher von jedem Freigepäcke eine Stempelgebühr von 7 kr. zu entrichien war, mithin ein vollkommenes Freigewicht nicht bestanden hat und die meisten europäischen Bahnen das Freigepäck aufgehoben haben, es sich nicht leugnen lasse, dass das Aufhören einer so ins Leben der Bevölkerung eingedrungenen Institution gewiss sehr bedauert werden müsse. Allerdings machte von 20 Millionen Reisenden im Jahre 1889 nur 1 Million Reisende von der Gepäckaufgabe Gebrauch, aber gerade diese Million Reisende, welche auf grosse Entfernungen reist — unter 130 km Entfernungen sind die Gepäckaufgaben selten — zahlt bei der hohen Taxe eine sehr hohe Gebühr; aber auch die Reisenden der III. Classe, also die ärmere Bevölkerung, wird durch die Aufhebung des Freigepäckes getroffen werden, da viele dieser Reisenden Fahrten nur zu Domicilsveränderungen unternehmen, bei welchen grössere Gepäcksstücke mitgeführt werden müssen.

Nach Anschauung des Fahrordnungs-Comité dürfte sich bezüglich der Gepäcktaxen ein Auskunftsmittel finden lassen, indem ein erstes Gepäcksstück zu einem ermässigten Satze befördert würde.

Das genannte Comité vertraut in dieser Beziehung vollkommen der Einsicht der Regierung, welche dem Vernehmen nach auch betreffs des Musterkoffer der wichtigen Branche der reisenden Kaufleute gewisse Erleichterungen plant, welche sicher den Beifall der betheiligten Kreise finden werden.

Referent bezeichnet schliesslich die Vorlage der General-Direction in Betreff des neuen Personentarifes als eine ernste, der Anerkennung werthe Arbeit und hofft, dass auch die Versammlung von Befriedigung erfüllt sein wird, dass der Staats-Eisenbahnrath in die Lage versetzt war, zuerst ein Gutachten über diese wichtige Vorlage abzugeben; diese Vorlage müsse auch als ein sehr wichtiger Schritt in der Reform des österreichischen Personentarifwesens überhaupt angesehen werden, denn ohne gesetzliche Nothwendigkeit haben die stets vom Fortschritte ge-

tragenen Massnahmen der Staatseisenbahn-Verwaltung sich bahnbrechend für das gesammte österreichische Eisenbahnwesen gestaltet.

Das Fahrordnungs-Comité beantragt, dass dieses Votum im zustimmenden Sinne erfolge, fest überzeugt, dass die leitenden Grundsätze auch die Basis für eine fernere gedeihliche Fortbildung und Verbesserung abgeben werden und abgeben können, und hiemit zugleich das Vertrauen zu der Wirksamkeit Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers auszudrücken, der diese wichtige Reformarbeit mit starker Hand geschützt, ihr trotz mancher entgegenstehender Hindernisse glücklich zum Siege verholfen und sich hiedurch den lebhaftesten Dank verdient hat.

Nach diesen mit Beifall aufgenommenen Ausführungen des Referenten Ritter von Lindheim empfiehlt derselbe die Annahme des Antrages des Mitgliedes Doctor Russ, sowie des folgenden, Namens des Fahrordnungs-Comité gestellten Antrages:

„Der Staats-Eisenbahnrath nimmt die ihm von der General-Direction mitgetheilten grundsätzlichen Bestimmungen eines neuen Personentarifes, nachdem dieselben einen wesentlichen Fortschritt und die Keime weiterer Ausbildung und Besserung in sich vereinen, zur befriedigenden Kenntniss."

Das Mitglied Dr. Russ schliesst sich den Ausführungen des Referenten an, weist auf die Wichtigkeit der Vorlage hin und hofft, dass es durch entsprechende Einflussnahme auf die Privatbahnen gelingen werde, auch auf denselben den Zonentarif zur Einführung zu bringen. Im Anschlusse hieran bespricht das genannte Mitglied das Verhältniss der Taxe der III. Classe gegenüber der am wenigsten begünstigten II. Classe und empfiehlt der General-Direction dringend, durch eine begünstigte Tarifirung des Reisegepäcks bis zu einem gewissen Quantum — etwa 25 bis 30 kg — über welches Quantum hinaus erst der Satz von 0·2 kr. einzutreten hätte, die Härte der Aufhebung des Freigepäckes zu mildern.

Das Mitglied Dr. Ritter von Biliński bespricht die Wirkung des ungarischen Zonentarifes auf den Personenverkehr aus Ostgalizien und der Bukowina nach Wien, welcher Verkehr durch die billigen Tarife Ungarns von Krakau abgelenkt und über Ungarn geleitet werde, und stellt unter Hinweis auf den Umstand, dass auch bei Einführung des neuen Zonentarifes auf den Oesterr. Staatsbahnen die Reise aus dem Osten der diesseitigen Reichshälfte nach Wien sich über Ungarn billiger stellen wird als über Galizien, folgenden Antrag:

„Die k. k. Regierung wird ersucht, mit Rücksicht auf die ungarische Concurrenz für die baldigste Erstellung von Concurrenztarifen in den Relationen zwischen den Stationen der Bukowina und Ostgalizien gegen Wien Sorge zu tragen."

Das Mitglied Popper unterstützt sowohl die Anträge des Comités als auch den Antrag des Mitgliedes Dr. Ritter von Biliński, tritt für die schleunigste Ausführung derselben ein, und stellt das Ersuchen um entsprechende Einflussnahme auf die Verwaltungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, damit selbe, wenn sie schon nicht den Zonentarif einführen, doch einem Concurrenztarife gegenüber dem ungarischen Zonentarife zustimmen, welcher für die entfernteren Relationen aus dem Osten des Reiches gelten solle.

Das Mitglied Dr. Heilsberg begrüsst den neuen Personentarif in doppelter Beziehung mit Freude, weil nach Aeusserung der Regierung und gemäss den Comité-Anträgen eine Abschwächung und Milderung der Härten und Ungleichheiten zu erwarten stehe, und weil zu erhoffen sei, dass die Regierung nun um so kräftiger auf die Südbahn wegen Ermässigung ihrer Personentarife einwirken werde, weil sie nebst ihrer Autorität auch auf das eigene Beispiel und das eigene Verfahren hinweisen könne.

Das Mitglied Dannhauser hebt hervor, dass für den Fremdenverkehr, welcher insbesondere für Tirol und Vorarlberg ausserordentlich wichtig sei, und bei welchem hauptsächlich die II. Schnellzugsclasse in Betracht komme, durch den neuen Tarif nicht nur keine Verbilligung, sondern eine Vertheuerung eintrete, und zwar mindestens durch den Entfall des Freigepäckes; es wäre daher eine Herabsetzung des Schnellzugs-Zuschlages insbesondere mit Rücksicht auf die Alpenländer, und ferner im Hinblicke auf die kleinen Entfernungen der vorarlbergischen Stationen von einander zu erwägen, ob nicht für die erste Zone eine Theilung von je 5 zu 5 km eintreten könnte.

Das Mitglied Briess bemerkt, dass ihm eine an das Handelsministerium gerichtete Eingabe der Handels- und Gewerbekammer in Olmütz bezüglich einer Reform des projectirten Personen-Zonentarifes der Oesterr. Staatsbahnen so spät zugekommen sei, dass selbe nicht mehr auf die Tagesordnung gesetzt und demzufolge auch nicht im Comité bezw. im Plenum berathen werden konnte; nachdem die in dieser Eingabe enthaltenen Ausführungen sich mit den Anträgen des Fahrordnungs-Comité im Grossen und Ganzen decken, schliesse er sich diesen Anträgen an.

Nachdem der Referent Ritter von Lindheim noch auf die Ausführungen der einzelnen Mitglieder erwidert und die zu dem Berathungsgegenstande vorliegenden Anträge zur Annahme empfohlen hatte, schreitet der Vorsitzende zur Abstimmung, und werden hiebei die Anträge des Fahrordnungs-Comité und der Mitglieder Dr. Russ und Dr. Ritter von Biliński mit Stimmeneinhelligkeit zum Beschlusse erhoben.

Die Mittheilungen

zu Punkt 2, betreffend die Zugsvermehrung auf den Localbahnen Gleisdorf-Weiz und Fehring-Fürstenfeld,

zu Punkt 3, betreffend die Herstellung einer weiteren Zugsverbindung in der Strecke Selzthal-Leoben,

zu Punkt 4, betreffend die Einlegung eines um circa 6 Uhr Früh von Wels nach Wien abgehenden Zuges an Stelle des Zuges: Wels ab 3 Uhr 17 Minuten Früh und Wien an 9 Uhr 45 Minuten Vormittags,

zu Punkt 5, betreffend die Beibehaltung des Zuges Nr. 2308 Ischl-Aussee auch im Sommerdienste 1890,

zu Punkt 6, betreffend die Verbesserung der Zugsverbindung nach Wien für die von Leobersdorf, Hainfeld und Scheibmühl in St. Pölten circa 8 Uhr Abends eintreffenden Reisenden,

zu Punkt 7, betreffend die Erfolglosigkeit der Verhandlungen bezüglich der Leitung des Orient-Expresszuges Wien-Paris und umgekehrt über Salzburg,

zu Punkt 8, betreffend die Inverkehrsetzung von Personenzügen in der Strecke Wien-Praterstern—Hütteldorf im Sommer 1890 zu einer späteren Zeit wie im Sommer 1889,

zu Punkt 9, betreffend die Unmöglichkeit der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in der Strecke Hüttenberg—Glandorf—Klagenfurt und den täglichen Verkehr der Züge Nr. 1619 und 1620 in der Strecke Glandorf—Klagenfurt,

zu Punkt 10, betreffend die Reactivirung der im Jahre 1884 in der Strecke Tarvis—Laibach bestandenen Fahrordnung und den öfteren Verkehr der Züge Nr. 1718 und 1721 in dieser Strecke, ferner

zu Punkt 11, betreffend die Umgangnahme von der Einrichtung des Personendienstes auf der Donau Uferbahn, wie selber anlässlich der diesjährigen Ausstellung gewünscht wurde, und die Zugsvermehrung zwischen Hütteldorf—Praterstern und zurück,

werden nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 12 über nachträgliche Aenderungen des vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Herbstsession begutachteten Sommer-Fahrplanes pro 1890 stellt der Referent Namens des Fahrordnungs-Comité den Antrag:

„Die General-Direction wird ersucht, in der Strecke Judenburg—St. Michael möge dem Güter-Eilzuge ein Wagen III. Classe beigegeben werden, damit das Murthal in geeignete Verbindung mit St. Michael bezw. Leoben gebracht werde."

Auf den von dem Mitgliede Luckmann ausgesprochenen Wunsch, dass in der Strecke Laibach—Tarvis, wenn auch nicht in diesem Jahre, so doch im nächsten Jahre, dieselbe Fahrordnung eingeführt werde, welche im Jahre 1884 in dieser Strecke bestanden habe, entgegnet Verkehrsdirector-Stellvertreter Hofrath Ritter von Pichler, dass diesem Wunsche heuer nicht mehr entsprochen werden kann, dass derselbe jedoch für das kommende Jahr in Erwägung gezogen werden wird.

Ueber den vom Mitgliede Steiner in der Sitzung des Fahrordnungs-Comité ausgesprochenen Wunsch wegen grösserer Berücksichtigung der Personenzugsverbindung in der Strecke Salzburg—Ried hat die General-Direction nach Mittheilung des Referenten die Vornahme von Studien zugesichert.

Der Antrag des Fahrordnungs-Comité wird sodann zum Beschlusse erhoben und die Mittheilung zu Punkt 12 zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 13 über nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1889/90 wird über Antrag der Mitglieder aus Galizien der General-Direction der Dank für die Verbesserung des Fahrplanes auf der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn ausgedrückt und die Mittheilung zu diesem Punkte zur Kenntniss genommen.

Das Mitglied Reich weist bei diesem Anlasse auf die ungünstige Personenzugs-Verbindung zwischen Kalwarya und Wadowice hin, welche es nicht ermögliche, in einem Tage von Krakau nach Wadowice und wieder zurück zu gelangen, und bemerkt, dass diesem Uebelstande dadurch begegnet werden könnte, dass dem Früh und Abends von und nach Kalwarya verkehrenden Lastzuge Personenwagen beigegeben werden.

Hierüber wird das Handelsministerium die Erhebungen pflegen.

Die Mittheilung zu Punkt 14, betreffend die Herstellung von Bilettencassen auf den Perrons der Stationen St. Michael, Leoben und Villach, wird nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Ebenso wird die Mittheilung zu Punkt 15 über die Vermehrung der Züge in der Strecke Krakau—Lemberg, Einstellung von Wagen III. Classe in die Schnellzüge der Galizischen Carl Ludwig-Bahn und Ausdehnung der Giltigkeit der Tour- und Retourkarten bei dieser Bahn, nach der Bemerkung des Referenten, dass die Galizische Carl Ludwig-Bahn die Erklärung abgegeben habe, dass sie die Einstellung von Wagen III. Classe in die Schnellzüge, die Zulassung von Tour- und Retourkarten bei denselben gegen entsprechende Aufzahlung und ebenso die Verschiebung der Züge in einer von den Mitgliedern aus Galizien für günstig angenommenen Weise durchführen werde, zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 16 über die Verhandlungen wegen Verbesserung der Zugsverbindungen zwischen Tirol und Oberitalien und die Verbesserung der Fahrordnung und der ungünstigen Verhältnisse des Personenverkehres auf der Strecke Bozen—Landesgrenze stellt das Fahrordnungs-Comité folgenden Antrag:

„Die Mittheilungen, betreffend die Verbesserung der Schnellzugs-Verbindungen zwischen Tirol und Italien, sowie der Fahrordnung der Südbahn in Bezug auf den Localverkehr werden zur Kenntniss genommen, und angesichts der nur geringen Fortschritte die feste Erwartung ausgesprochen, dass die Bestrebungen zur Verbesserung dieses Fahrplanes mit grösster Energie fortgesetzt werden."

Dieser Antrag wird zum Beschlusse erhoben.

Die Mittheilung zu Punkt 17 über die Personenzugs-Verbindung zwischen Brünn und Reichenberg wird nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Hierauf gelangt Punkt 2 der Tagesordnung, Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1890/91, zur Verhandlung und werden die Fahrordnungs-Entwürfe gruppenweise berathen.

Bezüglich der Gruppe der westlichen Linien führt der Referent, Mitglied Ritter von Lindheim, aus, dass der Nachtschnellzug Wien—Pontafel bezw. Rom— und Venedig—Wien über Selzthal—Klein-Reifling—Amstetten verbleibt, ebenso wie der sich mit diesem Zuge in Selzthal vereinigende Schnellzug aus Paris—Zürich—Innsbruck über Bischofshofen, in der Lage des Sommerdienstes 1890, mit der Ankunft in Wien um 7 Uhr 10 Minuten Früh statt 8 Uhr.

Der von Wien (Westbahnhof) um 6 Uhr 45 Minuten Früh abgehende Personenzug findet auch während des Winters 1890/91 täglich Fortsetzung von St. Pölten bis Amstetten, wodurch den localen Bedürfnissen Rechnung getragen erscheint.

Der mit 1. Juni neu in Verkehr kommende Zug Nr. 214 mit der Abfahrt von Linz um 1 Uhr 55 Minuten Nachmittags nach St. Valentin im directen Anschlusse nach Graz (Ankunft dortselbst 1 Uhr 34 Minuten Nachts) bleibt auch im kommenden Winter in Verkehr.

In der Strecke Innsbruck—Bregenz wird eine wesentliche Verbesserung des Fahrplanes eintreten und hiedurch einem langgehegten Wunsche der Interessenten entsprochen werden; in der Strecke St. Pölten—Leobersdorf bleibt der in St. Pölten im Sommerfahrplane erzielte Anschluss an den Schnellzug nach Wien, sowie die Kürzung des Aufenthaltes bei den Frühzügen von und nach Wien, in Scheibmühl erhalten; ebenso verbleiben die mit 1. April 1890 zur Einführung gelangten Nachtpersonenzüge zwischen St. Michael—Selzthal—Steinach-Irdning, welche sowohl den localen Verkehr der zwischen St. Michael und Selzthal gelegenen Stationen und Haltestellen mit Graz, sowie auch den Anschluss mit Salzburg in beiden Richtungen vermitteln.

Bezüglich der Winterfahrordnung für die nordwestlichen Linien hebt der Referent hervor, dass die Nachtschnellzüge: Wien (Franz Josef-Bahnhof) ab 10 Uhr 25 Minuten Nachts nach Eger und in der Gegenrichtung Wien (Franz Josef-Bahnhof) an 7 Uhr 32 Minuten Früh, welche im verflossenen Winter zwischen Gmünd—Eger und zurück nur dreimal in der Woche verkehrt haben, während des Winters 1890/91 zwischen Wien und Eger in beiden Richtungen täglich in Verkehr kommen werden,

wodurch eine sehr wesentliche Verbesserung der Zugsverbindungen dieser Strecke erreicht wird.

In der Strecke Tabor—Ražice bleibt die mit 1. Juni zu activirende Fahrordnung, bei welcher bei gleichzeitiger Berücksichtigung des Durchgangsverkehres Iglau Klattau-Taus möglichst günstige Anschlüsse mit Prag bestehen werden, auch im Winter 1890/91 in Kraft.

Der Referent bemerkt schliesslich, dass der vorliegende Fahrplanentwurf für den kommenden Winter gegenüber der Winterfahrordnung 1889/90 nach allen Richtungen eine wesentliche Verbesserung und die ganz bedeutende Mehrleistung von 225.088 Zugskilometer aufweist, und empfiehlt denselben sohin zur Annahme, welchem Antrage die Versammlung auch beipflichtet.

Ueber eine vorliegende Petition, in welcher die Wiederherstellung des Anschlusses des Zuges Nr. 3343 (Tulln ab 8 Uhr 42 Minuten Vormittags) der Localbahn Tulln—St. Pölten an den Schnellzug Wien—Eger Nr. 3 (Wien ab 8 Uhr 35 Minuten Vormittags) und die Weiterführung des Localzuges Nr. 23 (Wien ab 5 Uhr 50 Minuten Nachmittags) auch im Winter von St. Andrä-Wördern bis Tulln angestrebt wird, bemerkt Verkehrsdirector-Stellvertreter Hofrath Ritter von Pichler, dass der erstere Wunsch, welcher nur durch Einlegung eines neuen Localzuges von Wien nach Tulln realisirt werden könnte, Gegenstand eingehendster Erwägungen der General-Direction bilden wird, und dass dem weiteren Wunsche bezüglich der Verlängerung des Localzuges Nr. 23 Wien—St. Andrä-Wördern bis Tulln schon in diesem Sommer entsprochen werden wird.

Zur Berathung gelangt nunmehr der in der Tagesordnung unter Punkt 3/c erwähnte Antrag des Mitgliedes Briess, lautend:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht, bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als betriebführende Direction der Ostrau-Friedlander Bahn, dahin zu wirken:

1. Dass der Nachmittags von Friedland abgehende Zug in Mähr.-Ostrau an den Zug Nr. 32 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Anschluss findet, der von dort 2 Uhr 39 Minuten nach Schönbrunn, resp. Prerau abgeht.

2. Dass die Morgenzüge von und nach Mähr.-Ostrau mit einer grösseren Fahrgeschwindigkeit verkehren."

Der hierüber von dem Referenten Namens des Fahrordnungs-Comité gestellte Antrag:

„Es wird zur befriedigenden Kenntniss genommen, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Abänderung der Fahrordnung auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn in einer die Interessenten befriedigenden Weise vorgenommen habe",

findet die Zustimmung der Versammlung.

Ueber den in der Tagesordnung unter Punkt 6 erwähnten Antrag des Mitgliedes Dr. Jičinsky, dahingehend, dass die zwischen den Stationen Wessely a. d. L. und Neuhaus verkehrenden gemischten Züge Nr. 2053 (Wessely ab 7 Uhr 45 Minuten Vormittags und Neuhaus an 8 Uhr 58 Minuten Vormittags) und Nr. 2054 (Neuhaus ab 2 Uhr 15 Minuten Nachmittags und Wessely an 3 Uhr 28 Minuten Nachmittags) wenigstens probeweise in diesem Sommer bis, beziehungsweise von der Station Ihlawka—Katharinenbad in Verkehr gesetzt werden, stellt das Fahrordnungs-Comité den Antrag:

„Nach den Erklärungen der General-Direction hat eine Vermehrung der gewünschten Züge stattgefunden, und befriedigt dieselbe vollkommen, wodurch die Angelegenheit erledigt ist."

Diesem Antrage pflichtet die Versammlung bei.

Nunmehr gelangen die nachstehenden Anträge des Mitgliedes Ritter von Proskowetz (Punkte 7a und 7b der Tagesordnung) zur Verhandlung:

„1. Bei den k. k. Staatseisenbahnen und auch bei anderen Eisenbahn-Gesellschaften in Oesterreich sind Tour- und Retourkarten I. Classe in allen Relationen am Schalter erhältlich, nur die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn macht hierin insoweit eine Ausnahme, als sie zwar auch Tour- und Retourkarten für die I. Classe mit Rücksicht auf gewisse Relationen verabfolgen lässt, aber nur mit dem Unterschiede, dass man eine Karte II. Classe und eine halbe Karte III. Classe mit Nachzahlungen bei der Retourfahrt, aber nicht eine einzige Karte (Tour und Retour) I. Classe ohne Nachzahlung bezahlt!

Dass diese Art Manipulation sowohl für die Beamten am Schalter, als auch für die Revisionsbeamten während der Fahrt eine complicirte, zeitraubende, aber auch für das reisende Publicum belästigende und sehr oft Missverständnisse und Beschwerden hervorrufende ist, dafür braucht es wohl keines Beweises und ist sattsam bekannt.

Ich stelle daher sowohl im Interesse der Reisenden, als auch im eigensten Interesse der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die dringende Bitte:

Das k. k. Handelsministerium wolle freundlichst die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmen, dass schon vom 1. Juli d. J. ab Tour- und Retourkarten auch I. Classe nach allen Relationen (ohne Nachzahlung) mit achttägiger Giltigkeitsdauer am Schalter zu verabfolgen seien, und dass fernerhin von der bisherigen unbegreiflichen Uebung, eine Karte II. Classe und eine halbe Karte III. Classe statt einer einzigen Karte I. Classe (ohne Nachzahlung) lösen zu müssen, Umgang genommen werde."

„2. In der Sitzung des Sub-Comité des Ausschusses des hohen Hauses der Abgeordneten (zur Berathung der Thierseuchengesetze) am 30. April l. J. wurden auch, wegen nachlässiger Desinfection der Viehwaggons bei verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften, belangend Rinder- und Borstenviehtransporte, und in Folge der Ausseracht1assung der diesbezüglichen Vorschriften, wegen Verschleppung verschiedener Viehseuchen, besonders der Maul- und Klauenseuche, viele Klagen (aus verschiedenen Kronländern) erhoben.

In Folge dieser Klagen hat das obgenannte Sub-Comité beschlossen, dieselben zur Kenntniss des Staats-Eisenbahnrathes, beziehungsweise des hohen k. k. Handelsministeriums zu bringen und das dringendste Ersuchen zu stellen, diese die Viehzucht und den Viehhandel in Oesterreich schwer schädigenden Unterlassungen gründlicher Desinfectionen aller Viehwaggons eindringlichst rügen und peremtorisch anordnen zu wollen, dass künftighin die berechtigten Wünsche und Beschwerden auch der Viehbesitzer und Viehhändler Seitens der Eisenbahn-Gesellschaften jederzeit vollauf berücksichtigt werden.

Als Obmann des Sub-Comité bringe ich pflichtgemäss die vorangeführten Beschlüsse desselben zur geneigten Kenntnissnahme des Staats-Eisenbahnrathes, beziehungsweise des hohen k. k. Handelsministeriums, in der zuversichtlichen Erwartung einer raschen und die Interessenten zufriedenstellenden Erledigung des vorbemerkten Petitums."

Das Fahrordnungs-Comité stellt hierüber folgende Anträge:

„Ad 1. Nachdem die Vertretung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erklärt, ihre Organe dahin instruiren zu wollen, dass auch bei der Ausgabe combinirter Karten (II. und III. Classe) für eine Karte erster Classe in Bezug auf Revision und Controle den Reisenden fortan eine Unbequemlichkeit nicht entstehen soll, wird der Antrag mit Zustimmung des Herrn Antragstellers als erledigt betrachtet."

„Ad 2. Der Antrag wird durch die umfassenden Aufklärungen des k. k. Handelsministeriums als erledigt betrachtet."

Diese Comité-Anträge finden die Zustimmung der Versammlung.

Ebenso wird der nachstehende, vom Fahrordnungs-Comité über Anregung des Mitgliedes Dannhauser gestellte Antrag zum Beschlusse erhoben:

„Die hohe Regierung wird ersucht, in Erwägung zu ziehen, auf welche Weise es zu ermöglichen wäre, dass die directen Wagen nur von Reisenden mit directen Billets benützt werden oder doch wenigstens die Priorität der Benützung haben."

Der von dem Mitgliede kaiserl. Rath Mauthner zu Beginn der Sitzung eingebrachte Dringlichkeitsantrag:

„Die hohe Regierung wird ersucht, auf die Verwaltung der Buschtěhrader Bahn zu wirken, dass die von Wien in Eger einlangenden Personenzüge einen Anschluss in Falkenau nach Graslitz erhalten",

gelangt nach erfolgter Begründung durch den Antragsteller und den Referenten des Fahrordnungs-Comité, sowie nach Constatirung der Dringlichkeit, zur Annahme.

Hierauf gelangte folgende Interpellation des Mitgliedes Cofler und Genossen zur Verlesung:

„In der Sitzung vom 30. October 1886 wurde zu Punkt 6, Antrag Lemach (betreffend die selbstständige Vertretung jeder Handes- und Gewerbekammer im Staats-Eisenbahnrathe) angenommen und der Regierung zur Berücksichtigung empfohlen. Nachdem bis heute nichts mitgetheilt wurde, erlauben wir uns die hohe Regierung zu fragen, welche Stellung in dieser Angelegenheit genommen worden ist, und dies umsomehr, da wir vor der Schluss-Session uns befinden."

Der Vorsitzende bemerkt zu dieser Interpellation, dass selbe Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister überreicht und sodann der geschäftsordnungsmässigen Behandlung unterzogen werden wird.

Nachdem das Mitglied Dannhauser dem Referenten des Fahrordnungs-Comité, Ritter von Lindheim, für die objective und ausgezeichnete Berichterstattung den Dank ausgesprochen hatte, und auch den Referenten des Tarif-Comité und des Comité für die allgemeinen Angelegenheiten der Dank der Versammlung votirt worden war, erscheint, da auch weitere Anträge nicht mehr vorliegen, die Tagesordnung erschöpft.

Der Vorsitzende bespricht nunmehr unter Hervorhebung des Umstandes, dass mit der gegenwärtigen Session auch die dreijährige Functionsdauer der Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes zu Ende gehe, die Thätigkeit dieser Körperschaft in der Zeit vom October 1887 bis October 1889. Während dieser Zeitperiode sind aus der Initiative des Staats-Eisenbahnrathes 132 Anträge hervorgegangen, die der geschäftsordnungsmässigen Behandlung unterzogen wurden; hievon sind 100 so angenommen worden, wie sie gestellt wurden, und zwar 23 vom Comité für die allgemeinen Angelegenheiten, 39 vom Fahrordnungs- und 38 vom Tarif-Comité.

Für die ausserordentlich angestrengte Thätigkeit, welche die einzelnen Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes in den Comités bei der zumeist nur einen Tag in Anspruch genommenen Vorberathung des jeweilig vorgelegenen sehr umfangreichen Materiales entwickelten, und welche es ermöglichte, dass auch die Berathung des gesammten Materials im Plenum meist in einem Tage — wie in der gegenwärtigen Session — zu Ende geführt werden konnte, spricht der Vorsitzende der Versammlung den Dank aus, und glaubt hieran die Behauptung knüpfen zu können, dass dies bei einer aus gewählten Vertretern bestehenden, periodisch zusammentretenden Versammlung Zeugniss eines musterhaften Vorgehens sei.

Der Vorsitzende weist ferner darauf hin, dass nur ein sehr kleiner Theil von den Gesammtanträgen im Laufe der sechs Sessionen nicht auch wirklich eine zustimmende Erledigung gefunden hat, und dass in jenen Fällen, wo dies nicht geschehen, noch Verhandlungen im Zuge sind oder gegen die Durchführung sich in der Natur der Sache gelegene Anstände ergeben haben.

Mit dem weiteren Hinweise, dass unter den angenommenen Anträgen auch entscheidende und sehr wichtige sich befinden, glaubt der Vorsitzende hieraus die Folgerung ziehen zu dürfen, dass die Regierung die vom Staats-Eisenbahnrathe abgegebenen Gutachten in allen thunlichen Fällen berücksichtigt.

Die nunmehr von einzelnen Mitgliedern an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister gerichteten Dankesworte behält sich der Vorsitzende vor, Sr. Excellenz zur Kenntniss zu bringen, erwidert die an ihn gerichteten Dankesworte und erklärt hierauf die Sitzung für geschlossen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Zahnradbahn von der Südbahnstation Semmering auf den Sonnwendstein. (Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, bezüglich des von dem Fabriksbesitzer Vincenz Trousil in Mürzzuschlag vorgelegten generellen Projectes für eine Zahnradbahn von der Südbahnstation Semmering zum Friedrich Schüler-Schutzhause am Sonnwendstein im Sinne der Bestimmungen der §§ 10—14 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 83 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Zu dieser commissionellen Amtshandlung werden sämmtliche Interessenten, insbesondere auch Vertreter der Südbahn-Gesellschaft, zugezogen werden.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für die Haltestelle Rodik in km 6·692 der Linie Divacca—Pola, zwischen den Stationen Divacca und Herpelje;
2. für die Vergrösserung und Reconstruction des Kohlen-Separations-Schuppens der Gewerkschaft Monte Promina in der Station Siverić der Dalmatiner Staatsbahn;
3. für die Herstellung der Haltestelle Wollsdorf, zwischen den Stationen Gleisdorf und St. Ruprecht, in km 4·5175 der Linie Gleisdorf—Weiz;
4. für Blockwandaufbauten auf die Wächterhäuser Nr. 23, 56 und 72 der Linie Lindau—Bludenz, ferner auf die Signalwächterhäuser Nr. 6 der Linie Lautrach—Margarethen und Nr. 3 der Linie Feldkirch—Buchs;
5. für die Herstellung einer Entwässerungs- und Sicherungsanlage des Dammes in km 54·1/3 der Linie Ober-Cerekwe—Tabor;
6. für den Umbau der Durchlässe in km 18·146 und in km 23·563 der Kolomeaer Localbahnen;
7. für einen Anbau an das Wächterhaus Nr. 31 der Strecke Grybow—Zagórz sammt zugehörigem Nebengebäude und Brunnen.

— (Principielle Genehmigung.) Dieselbe wurde ausgesprochen für das Project für die Erweiterung der Haltestelle Höflein a/D. und für die Herstellung eines Uebergangssteges daselbst, Linie Wien—Eger.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Project für eine Variante in km 5·0—7·9 der Linie Loschowitz—Auscha: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung des Projectes der Concessionäre der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha für eine Variante km 5·0—7·9 der Linie Loschowitz—Auscha für den 13. Juni anberaumt. Die Amtshandlung übernimmt die Bezirkshauptmannschaft in Aussig. [G.I.-Z. 8653.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Aenderung der Anlage der Ausfahrtsgeleise in der Station Lužna-Lischan.) Das von der Buschtěhrader Eisenbahn vorgelegte Project, betreffend die Aenderung der Anlage der Ausfahrtsgeleise gegen Rakonitz in der Station Lužna-Lischan, wurde zur Ausführung genehmigt. [29. Mai, Z. 15.417.]

— (Wiederherstellung des dritten Geleises in der Station Sebastiansberg.) In der Station Sebastiansberg der Buschtěhrader Eisenbahn wurde das dritte Geleise, dessen Abtragung mit Handelsministerial-Erlasse vom 27. August 1878, Z. 22.638, genehmigt worden ist, wieder hergestellt. [29. Mai, Z. 18.721.]

— (Magazinsanbau und Verlängerung der bahnseitigen Laderampenmauer in der Station Komotau.) In der Station Komotau der Buschtěhrader Eisenbahn gelangt die Herstellung eines Magazinsanbaues und die Verlängerung der bahnseitigen Laderampenmauer zur Ausführung.
[4. Mai, Z. 13.609.]

— (Herstellung eines Getreideschuppens in der Station Kaaden-Brunnersdorf.) In der Station Kaaden-Brunnersdorf der Buschtěhrader Eisenbahn gelangt ein 18 m langer und 10·6 m breiter Getreideschuppen nächst der bei km 138·3 befindlichen Laderampe zur Ausführung.
[31. Mai, Z. 23.328.]

— (Herstellung einer Putzgrube in der Station Schmiedeberg.) In dem zweiten Geleise der Station Schmiedeberg wird eine Putzgrube errichtet und gleichzeitig die im ersten Geleise ausser Gebrauch gesetzt. [29. Mai, Z. 16.675.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für das normale Nebengebäude beim Wächterhause Nr. 242 der Linie Wien—Salzburg;
2. für ein Nebengebäude beim Wächterhause Nr. 134 der Linie Graz—Fehring;
3. für ein Nebengebäude beim Wächterhause Nr. 143 der Linie Valentin—Pontafel;
4. für ein Nebengebäude in der Station Oberland der Linie Amstetten—Klein-Reifling;
5. für die schmalspurige Rollbahn am Bahnhofe in Triest der Firma Cesare Marchesotti;
6. für das Nebengebäude beim Wächterhause Nr. 12 der Linie Herpelje—Triest;
7. für das Nebengebäude beim Wächterhause Nr. 40 der Linie Divacca—Pola;
8. für den freistehenden Cassen-Pavillon am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Wien;
9. für das Wächterhaus Nr. 6 der Linie Wien—Eger;
10. für den neuen Theil des verlängerten Frachtenmagazins in der Station Nussdorf der Linie Wien—Eger;
11. a) für den in der Station Pilgram der Linie Ober-Cerekwe—Tabor durch H. Sternfeld hergestellten Kohlenschuppen;
    b) für die in der Station Patzau derselben Linie durch E. Morawetz beim Kohlenschuppen hergestellte Brückenwaage;
12. für das in der Station Ober-Cerekwe der Linie Wessely—Iglau durch den Weichenwächter hergestellte Wächterhaus-Nebengebäude;
13. für die Herstellung einer Waggonbrückenwaage im Ladegeleise der Zakolaner Zuckerfabrik in km 39·5/6 der Linie Prag—Moldau;
14. für den in der Station Reichstadt der Linie Böhm.-Leipa—Niemes durch Anton Krause hergestellten Kohlenschuppen;
15. für die Vergrösserung des ringförmigen Heizhauses in der Station Stryj um 10 Locomotivstände und einen Kanzleianbau an diese Remise.

— (Locomotivprüfungen.) Am 30. und 31. Jänner 10., 11. und 17. Februar hat die technisch-polizeiliche Prüfung von fünf für den Dienst auf den der k. k. Staatsbahnlinien bestimmten Schnellzugs-Locomotiven der Serie II/c stattgefunden. Dieselben wurden in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt erbaut und sind mit den Bahninventarsnummern 459 bis 463 und den Fabriksnummern 3384 bis 3388 versehen. Der Dampfkessel dieser Locomotiven ruht auf vier Achsen, von denen die erste und zweite Laufachsen und in einem Truckgestelle vereinigt, während die dritte und vierte Achse untereinander gekuppelt sind und im Hauptrahmen liegen; die dritte Achse ist die Triebachse. Das Truckgestell ist behufs besserer Führung und Verhinderung der Seitenschwankungen mittelst elastischen Querständen mit dem Hauptrahmen besonders verbunden. Die Räder liegen innerhalb, die horizontalen Dampfcylinder, sowie die für variable Expansion eingerichtete Dampfsteuerung ausserhalb des Maschinenrahmens. Die Entfernung der vier Achsen von einander beträgt 1·7 m, 1·7 m und 2·5 m, der Gesammtradstand 5·9 m, der Durchmesser der Laufräder 1·022 bis 1·026 m, der Trieb- und Kuppelräder 1·812 m. Die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Locomotive im betriebsfähigen Zustande 44·6 t. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven haben auf der Strecke Neulengbach—St. Pölten stattgefunden, und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 68, 66, 71, 66, bezw. 68, und eine Maximalgeschwindigkeit von 100, 100, 93, 103 bezw. 103 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde sofort die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten fünf Schnellzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden.
[H.-M.-Z. 23.845.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Betriebserleichterungen.) Die k. k. General-Inspection hat der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft unterm 20. Mai mehrere Aenderungen und Ergänzungen der Instruction für den Verkehrsdienst genehmigt, welche folgende Betriebserleichterungen in sich schliessen:

1. Es ist nicht nöthig, dass auf dem ersten hinter der Locomotive befindlichen Wagen ein Zugsbegleiter postirt ist, wenn sich dieser mittelst anderer Signalmittel als der Signalleine, welche entfällt, verständigen kann.
2. In jedem Zuge müssen ausser der an der Locomotive angebrachten Bremse noch mindestens so viele gut wirkende Bremsen vorhanden und bedient sein, dass
   a) bei Personenzügen 50 pCt. (1/2) des Gesammtbruttogewichtes der Personwagen, und
   b) bei reinen Güterzügen 25 pCt. (1/4) des Gesammtbruttogewichtes der Lastwagen auf bremsbaren Achsen ruhen.
   c) Bei gemischten Zügen ist das Bremsbrutto für die Personenwagen wie sub a), das Bremsbrutto für die Lastwagen wie sub b) zu ermitteln.

   An Sonn- und Feiertagen ist bei starkem Verkehre jedem mit vier oder mehr Wagen fahrenden Personenzuge noch ein Aushilfsbremser, welcher seinen Platz am Schlusswagen zu nehmen hat, beizugeben.
3. Wenn mehrere Züge nach einander von einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Zug einem vorausgegangenen, langsamer fahrenden Zuge erst fünf Minuten, einem schneller oder gleich schnell fahrenden aber schon nach eine Minute nach dessen Abfahrt folgen.

Ausser diesen Betriebserleichterungen wurde auch noch eine grössere Achsenzahl der Züge bewilligt, und zwar dürfen nunmehr in Personen-, gemischten und Güterzügen sechs Wagen mit 12 Achsen laufen, vorausgesetzt, dass die Construction und der Zustand der Maschine diese Wagenzahl gestattet.
[G.-I.-Z. 2517.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Eisenbahnvorlagen.) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 3. Juni gelangten die letzten Eisenbahnvorlagen des Handelsministers (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61) zur Verhandlung. Den ersten Gegenstand bildete der Gesetzentwurf, betreffend die Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn, welcher nach einer beruhigenden Erklärung Seitens des Handelsministers rücksichtlich der Stadt Sátoralja-Ujhely, unverändert angenommen wurde. Die weitere Vorlage, betreffend die Regelung einiger Angelegenheiten der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn-Actiengesellschaft, wurde ohne Bemerkung angenommen. Die nächste Vorlage, betreffend die Eisenbahn Pressburg-Steinamanger, gab dem Handelsminister Gelegenheit, um eingehende und werthvolle Mittheilungen über das Verhältniss des Staates zu den Localbahnen zu machen. Die Rede des Ministers lautete nach Meldung des „P. Ll.“ wie folgt:

„Geehrtes Haus! Es sei mir gestattet, auf die vom Herrn Vorredner aufgeworfenen Fragen kurz zu erwidern. Die eine bezieht sich auf die Subventionirung dieser Vicinalbahnen. Hier muss ich bemerken, dass der G.-A. IV ex 1888 das Maximum der jährlichen staatlichen Beiträge mit 300.000 fl. feststellt; in dem diesjährigen Budget wurden mir aber nur 250.000 fl. factisch zur Verfügung gestellt, ich habe daher nur diesen Betrag zu verrechnen. Ausserdem wird diese Bahn aus diesem Fond überhaupt nicht subventionirt. Ich kann daher die Anerkennung des geehrten Herrn Abgeordneten umso leichter annehmen, weil der Bau einer so grossen Bahn ohne Inanspruchnahme des dazu bestimmten Fonds möglich gemacht wurde. Zur Orientirung will ich Daten zur Illustration jenes Verfahrens anführen, welches die Regierung bezüglich der Unterstützung der Vicinalbahnen befolgt. Bevor ich dies jedoch thue, muss ich noch zwei Fragen des geehrten Herrn Abgeordneten beantworten. Die eine war, ob

das Baucapital dieser Bahnen nicht so hoch bemessen wird, dass die nach demselben bestimmte Unterstützungsquote eigentlich mit der Intention des Gesetzes in Widerspruch geräth? Es leidet keinen Zweifel, dass es nicht rathsam ist, bei der Bestimmung des Baucapitals einer Vicinalbahn zu streng vorzugehen; denn dann wäre überhaupt keine Aussicht, solche Bahnen zu Stande zu bringen. So ist es auch bei der Feststellung des Curses der Prioritäten, welcher immerhin so hoch ist, dass die Verwerthung auf ernste Schwierigkeiten stösst. In beiden Fällen wird die Regierung von Motiven der Utilität geleitet; sie ist auch immer darauf bedacht, dass die zur Verfügung stehenden Fonds nicht ohne Grund belastet werden. Auf die Daten übergehend, wiederhole ich, dass mir für dieses Jahr 250.000 fl. zur Verfügung stehen; davon sind 247.188 fl. in Anspruch genommen. Ich habe daher das Präliminare nicht überschritten, wohl ist dasselbe aber nahezu erschöpft. Der Staat leistete bisher an 13 Vicinalbahnen Beiträge in der Höhe von zusammen 2,354.550 fl., das investirte Baucapital dieser Bahnen aber beträgt 24,972.000 fl., so dass die staatlichen Beiträge kaum 10 Percent ausmachen. Unter diesen Bahnen ist auch die Deés-Zilaher Vicinalbahn, welche allein jährlich 117.000 fl. beansprucht; trotzdem auf diese so wichtige Bahn so viel verwendet wurde, blieb das Verhältniss der Subvention noch immer geringer, als im Gesetze bewilligt wurde."

Die Vorlage wurde hierauf ebenso wie jene über die Concessionirung der Eisenbahn Sümeg-Tapolcza angenommen. Die Berichte des Communications-Ausschusses über die Regelung der Besitzverhältnisse der Bekes-Puszta-Földvárer Bahn und über die Concessionirung der Eisenbahn Holicz-Grenze bis Göding wurden zur Kenntniss genommen und schliesslich die Gesetzentwürfe über die Eisenbahnlinie Gran-Füzitö und über den Ausbau der Linie Nagy-Margita—Versecz ohne Bemerkung angenommen.

Localbahn Almás - Füzitö — Esztergom. (Cautionserlag.) Wie aus Budapest berichtet wird, haben die Budapester Firmen Carl Neuschloss und Theodor Horschitz als Rechtsnachfolger der Concessionswerber der projectirten Localbahn Almás-Füzitö—Esztergom, Dr. Adolf Silberstein und Consorten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1888, Vorconcession Post 2), die Caution erlegt und sowohl die technische Ausführung des Baues der Bahn als deren Financirung übernommen. Dieselben beabsichtigen, die Linie von Esztergom (Gran) aus die Bahn gegen Budapest, eventuell durch Anschluss an die Localbahn Budapest—Szent-Endre, fortzusetzen, in welchem Falle diese, nachdem die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen den Betrieb übernehmen wird, als zweites Geleise der Linie Budapest-Bruck a. d. L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gelten wird. Unter den heutigen Verhältnissen erfüllt die Linie Almás-Füzitö—Esztergom auch an und für sich den Zweck, sowohl Budapest als den Westen Ungarns und selbst Wien mit der Dorog-Csolnoker Kohle, einer der besten Braunkohlen (5·5—6 Verdampfungskraft), zu versehen. Es ist Aussicht vorhanden, dass die Exploitirung der sehr reichen Kohlenreviere des Comitates Esztergom (Gran), welche, wie in zahlreichen analogen Fällen, in Ermanglung directer Eisenbahnverbindung bisher nicht in ausgiebiger Weise erschlossen werden konnten, nun in grossem Massstabe vorgenommen werde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38), da ein capitalskräftiges englisches Consortium wegen Ankauf mit mehreren dortigen Gewerken in Verhandlung steht.

Südbahn - Gesellschaft. (Errichtung einer Viehverladungsstation in der Station Neudörfl.) Laut einem vom kgl. ungar. Ackerbauminister erflossenen Erlasse wurde der Direction der Südbahn-Gesellschaft die Bewilligung ertheilt, nächst der Station Lajtha-Szent-Miklós (Neudörfl, nächst Wiener - Neustadt) der Linie Wiener - Neustadt — Oedenburg — Kanizsa — Barcs eine Viehverladungsstation zu errichten und die Oedenburger Comitatsbehörde mit der veterinär-sanitätspolizeilichen Ueberwachung dieser neuen Station betraut.

Regulirung des Eisernen Thores. (Abschluss des Bauvertrages.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, den von der Bauunternehmungsfirma Hajdu & Comp. (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 63) vorgelegten Vertrag bezüglich der Durchführung der Regulirungsarbeiten an der unteren Donau und dem Eisernen Thore signirt und als Termin für die Uebernahme der Arbeiten insoferne den 16. Juni festgesetzt, als die Unternehmung verpflichtet ist, vom Tage der Uebernahme an gerechnet, innerhalb zweier Monate die Arbeiten mit aller Kraft in Angriff zu nehmen.

Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 1. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Emil von Reitz die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Marmaroser Salzbahn - Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 ex 1889), das ist der im eigenen Betriebe stehenden, von der Endstation Marmaros-Sziget der Ungarischen Nordostbahn abzweigenden Linie Marmaros-Sziget—Sokomara—Rónászék und Sokomara - Sugatag, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Bestellung des Bureaus gelangte der Directionsbericht für das Betriebsjahr 1889 zur Verlesung, welchem zufolge die Einnahmen fl. 127.686·77, die Ausgaben hingegen fl. 44.551·11, daher die Reineinnahmen fl. 83.131·66 betrugen. Nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldos per fl. 5421·20 ergibt sich somit ein disponibler Reingewinn von fl. 88.552·86, von welchem zur Einlösung der am 1. April verlosten 200 Stück Prioritätsactien fl. 20.000, zur Bezahlung einer 15percentigen Dividende nach den noch nicht verlosten 7136 Prioritätsactien fl. 35.680, zur Dotirung des Reservefonds fl. 800, zur Amortisation des Stammactiencapitals fl. 10.000 verwendet werden sollen. Vom restlichen Betrage beantragt die Direction, fl. 14.300 als Dividende der Stammactien zu verwenden, fl. 6000 dem Schwellenreservefonde zuzuweisen und fl. 1772·86 auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Directionsberichte zufolge sind die grösseren Einnahmen des Betriebsjahres 1889 vornehmlich der Zunahme des ärarischen Salztransportes zuzuschreiben, nachdem im Betriebsjahre 1889 795.102 q Salz (+ 38.403 q gegenüber dem Betriebsjahre 1888) zur Weiterbeförderung übernommen wurden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums der Direction und den Functionären der Gesellschaft, wurde beschlossen, den Coupon der Prioritätsactien mit fl. 5, jenen der Stammactien mit fl. 4·50 am 1. Juli einzulösen. Schliesslich wurden gewählt in die Direction: Hermann Bühreln, August Flächer, Hugo Heider, Leo Lánczy (Director der Budapester Commercialbank), Alexander de Adda, Wilhelm Wagner, Dr. Franz Chorin, Philipp Weisz und Ladislaus Haracsek; in den Aufsichtsrath: Johann Schoch, Alois Waleg und Rudolf Huber.

Schiffahrt.

Oesterr. - ungar. Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Medusa" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 1775 Tonnen Gehalt ist am 7. Mai mit 26 Passagieren und 1501 Gewichtstonnen Ladung nach 21tägiger Fahrt von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Hongkong 18 t Quassia für Venedig; aus Singapore 154 t Pfeffer, 35 t Zinn, 50 t Reis; aus Manila 252 t Kaffee; aus Madras 13 t Indigo; aus Calcutta 200 t Jute, 238 t Baumwolle, 51 t Reis; aus Bombay 69 t Baumwolle, 152 t Ricinusölsamen, 30 t Pfeffer u. s. w. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 987.427 fl.

Plattensee - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Einführung der Sommer-Fahrordnung mit Anwendung des Zonensystems für die Fahrpreise.) Die Direction der Plattensee-Dampfschiffahrts - Gesellschaft verlautbart, dass mit 15. Mai die Sommer-Fahrordnung der gesellschaftlichen Schiffe zur Einführung gelangte. Der Verkehr wurde, um die grösstmöglichste Einfachheit für die Tarifberechnung zu erzielen, in drei Zonen getheilt, und werden für den I. Platz 40, resp. 60 und 80 kr., für den II. Platz 20, resp. 30 und 50 kr. eingehoben, so dass für 50 kr. der See auf seiner mehr als 85 km betragenden Länge befahren werden kann. Diese Fahrordnung gilt bis Ende September.

— (Probefahrt eines neuen Dampfers.) Die Plattensee-Dampfschiffahrts - Gesellschaft hat einen neuen Dampfer, „Rohan" benannt, nach vorgenommener Probefahrt in Cours gesetzt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1889 und Nr. 25 ex 1890). Derselbe, ein kräftig gebauter Propeller, welcher die Probefahrt an einem speciell hiezu ausgewählten sehr stürmischen Tage, bei hochgehenden Wogen, vorzüglich bestand, wird vorläufig den regelmässigen Verkehr zwischen Boglár und Revfülöp vermitteln und ausserdem zum Frachtentransport und Remorquerdienst verwendet werden.

Projectirte Verbindung zwischen der Donau und dem Adriatischen Meere. (Concessionswerbung.) Die Firma Carl Krupp in Essen hat, mit Hinblick auf die bevorstehende Regulirung des Eisernen Thores, wie aus Budapest berichtet wird, dem kgl. ungarischen Handelsminister ein Project zum Behufe der Erwerbung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten vorgelegt, in welchem die Herstellung eines grossen Schiffahrtscanals proponirt wird, welcher, von einem geeigneten

Punkte der unteren Donau zwischen Drávafok (Draueck) und Zimony (Semlin) abzweigend, eventuell mit Benützung der diesfalls zu regulirenden Save, erstere mit dem Adriatischen Meere, diese somit durch Vermittlung der Donau mit dem Schwarzen Meere verbinden soll.

Fiumaner Seehafenverkehr. (Projectirte Errichtung neuer Verkehrslinien.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Interesse der Hebung des Fiumaner Seehafenverkehrs mit der Direction der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Adria" und den bedeutenderen Fiumanern Rhedern Verhandlungen angebahnt, um regelmässige Dampferverbindungen zwischen Fiume und den italienischen, dalmatinischen und griechischen Seehäfen, sowie der Insel Malta herzustellen, und insbesondere durch Einführung eines lebhaften und constanten Schiffsverkehres mit den Häfen der italienischen Ostküste eine rasche und wohlfeile Verbindung zwischen Budapest und Rom via Budapest-Dombovár-Zákány-Zágráb (Agram) -Fiume-Ancona zu schaffen.

England. (Ergebniss der „Cunard Steashimp Company" im Jahre 1889.) Das Brutto-Ergebniss dieser Dampfschiffahrts-Gesellschaft betrug im obigen Jahre einschliesslich des Vortrages vom Vorjahre per 2700 £ im Ganzen 350.203 £ und nach Abschreibung vom Werthe der Flotte und des Inventars incl. Einkommensteuer per zusammen 130.573 £ und Dotirung des Assecuranzfondes mit dem Betrage von 41.919 £, ergibt sich ein Reinerträgniss von 175.469 £. Hievon wurde ein weiterer Betrag von 54.481 £ dem Assecuranzfonde zugeführt, der sich sonach auf 240.000 £ stellt. Ein Betrag von 20.000 £ wurde dem Special-Kessel-Reservefond für ausserordentliche Bedürfnisse zugewiesen. Aus den restlichen 100.989 £ wurde eine 6%ige Dividende frei von der Einkommensteuer, im Gesammtbetrage von 96.000 £ zur Vertheilung gebracht und 4989 £ auf neue Rechnung vorgetragen. Die Besserung in den atlantischen Heimfrachten, die im Herbst 1888 begann, hielt im Jahre 1889 an, während Auswärtsfrachten beträchtlich zurückgingen. Der Kabinen-Passagierverkehr gestaltete sich sehr günstig, indessen der Deck-Passagierverkehr in Folge der rückgängigen Auswanderung gegen das Vorjahr nicht unerheblich zurückblinb. Einen sehr wesentlichen Ausfall verursachte die erhebliche Preissteigerung der Kohle und sonstigen Materiales, welche aller Voraussicht nach auch anhalten dürfte. Nach reiflichen Erfahrungen über die zweckmässige und vortheilhafte Anwendung der Mangan-Bronze für Schraubenflügel wurden einige grosse Dampfer des atlantischen Dienstes, einschliesslich der Postdampfer hiermit versehen. Desgleichen wurden sechs neue Refrigerators für den Fleischtransport auf den New-York- und Boston-Schiffen angeschafft, indem dieser Zweig des Heimwärtsverkehrs eine beachtenswerthe Wichtigkeit erlangt hat. Die Extraauslagen für diese Neuerungen per 25.000 £ wurden aus dem Conto für Ausbesserungen und Erneuerungen gedeckt. Die Gesellschaft hatte den Verlust des Dampfers „Malta" im October v. J. an der Küste von Cornwall in Folge dichten Nebels zu beklagen, wobei glücklicherweise kein Menschenleben zu Grunde ging.

Verschiedene Mittheilungen.

Generalversammlungen.

13. Juni: Erzherzog Albrecht-Bahn (zweite Ausschreibung).
14. „ Kaschau-Oderberger Bahn.
14. „ Vereinigte Arader und Csanader Vicinalbahnen.
14. „ Csakathurn-Agramer Eisenbahn-Actiengesellschaft.
17. „ Böhmische Commercialbahnen.
19. „ Ungarische Nordostbahn.
20. „ Budapest-Fünfkirchner Bahn.
21. „ Mährisch-schlesische Centralbahn.
23. „ Mühlkreisbahn-Gesellschaft.
24. „ Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.
25. „ Arad-Temesvárer Eisenbahn.
26. „ Betriebs-Gesellschaft der orientalischen Eisenbahnen (Paris).
26. „ Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi).

Einlösung von Dividenden-Coupons.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. Coupon Nr. 2 der Prioritäts-Actie ö. W. fl. 9·—, Coupon Nr. 2 der Stammactie ö. W. fl. 1·50.

Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Oe. W. fl. 7.—.

Swolenoves-Smečnaer Eisenbahn. Für die Actie ö. W. fl. 24.—, für den Genussschein ö. W. fl. 14.—.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft Oe. W. fl. 6.—

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Gegen Coupon Nr. 8 per 1. Juli vom 19. Mai ab ö. W. fl. 3·25.

Nyiregyhaza-Mateszalkaer Eisenbahn. Für die Prioritäts-Actie ö. W. fl. 4·50.

Szatmar-Nagybányaer Eisenbahn. Für die Prioritäts-Actie ö. W. fl. 6.—.

Szilágysagher Eisenbahn. Für die Prioritäts-Actie ö. W. fl. 2·50.

Prag-Duxer Eisenbahn. Vom 1. Juni ab für die Stammactie ö. W. fl. 3.—, für die Prioritäts-Actie ö. W. fl. 6.—.

Südbahn-Gesellschaft. Gegen Coupon Nr. 7 vom 2. Juni ab Frcs. 8.—.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Buschtěhrader Bahn. Die neuen Couponsbogen zu den Actien lit. A und B werden gegen Einlieferung der Talons vom 1 Juni ab ausgefolgt.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Generalversammlung.) Am 29. Mai hielt die Südnorddeutsche (Reichenberg-Pardubitzer) Verbindungsbahn unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Vicepräsidenten Herrn Franz Edlen von Siegmund ihre (37.) ordentliche Generalversammlung ab. Die Versammlung genehmigte unter Umgangnahme von der Verlesung des Geschäftsberichtes nach Anhörung des von Dr. Max Freiherrn von Mayr erstatteten Berichtes des Revisionsausschusses den Rechnungsabschluss für das Jahr 1889 und ertheilte dem Verwaltungsrathe ohne Debatte einhellig das Absolutorium. In derselben Weise genehmigte sie den Antrag des Verwaltungsrathes betreffend die Einlösung des Actiencoupons, dahingehend: der am 1. Juli 1890 fällige Actiencoupon wird mit 4 fl. ö. W. eingelöst. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe Louis Löb, Eduard Redlhammer und Franz Edler von Siegmund wurden wiedergewählt und der vom Verwaltungsrathe coopirte Herr Achilles Thommen in seiner Function bestätigt. Unmittelbar nach der Generalversammlung wurde der k. k. Oberbaurath Achilles Thommen zum Präsidenten und Franz Edler von Siegmund zum Vicepräsidenten dieser Eisenbahn-Gesellschaft gewählt.

Prag-Duxer Eisenbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Prag die XVIII. ordentliche Generalversammlung in Anwesenheit von 40 Actionären, welche 15.827 Stammactien mit 786 Stimmen und 8289 Prioritäts-Actien mit 409 Stimmen vertraten, statt. Der Geschäftsbericht wurde mit Stimmenmehrheit zur Kenntniss genommen und der Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Betriebs-Nettoertrages des Jahres 1889 im Betrage von 501.371 fl. 56½ kr., einhellig angenommen. Die austretenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Ritter von Klaudy, Freiherr von Dreifuss und Jul. Přiborsky, sowie die vorjährigen Rechnungsrevisoren wurden wiedergewählt. Bei der hierauf folgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Dr. Ritter von Klaudy zum Vorsitzenden und Bauer zu dessen Stellvertreter gewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 3·89 km lange Strecke Gremsmühlen-Holsteinische Schweiz der kgl. Eisenbahn-Direction Altona, welche am 25. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, sowie die 12·3 km lange Strecke Birkelbach—Raumland-Berleburg der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld, welche voraussichtlich am 10. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, sind — letztere vom Tage der Betriebseröffnung ab — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines, als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXIV. Stückes.) Das am 3. Juni herausgegebene XXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1008: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steier- vom 26. Mai 1890, Z. 11.341, betreffend die Einfuhr von Schweinen nach Steiermark.

Mr. 1009: Verfügung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 27. Mai 1980, Z. 12.477, betreffend die thierärztliche Grenzcontrole für das aus Bayern nach Tirol und Vorarlberg zur Einfuhr gelangende Weidevieh.

Nr. 1010: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. Mai 1890, Z. 57.375, betreffend die Gestattung der Weiterbeförderung der direct aus Steinbruch in Ungarn eingeführten Schlachtschweine von den festgestellten Ausladestationen in andere Gemeinden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.)

Einführung von Nachträgen zu Theil II, Heft 1—14.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1890 treten die folgenden Nachträge zum Tarif, Theil II, in Kraft, und zwar:

zu Tarifheft Nr. 1, 2, 3 und 6 der Nachtrag VIII;

zu Tarifheft Nr. 4, 5, 8, 9, 10, 13 und 14 der Nachtrag V;

zu Tarifheft Nr. 7 der Nachtrag VII;

zu Tarifheft Nr. 11 der Nachtrag IV;

zu Tarifheft Nr. 12 der Nachtrag III.

Diese Tarifnachträge enthalten Aenderungen in den Bezeichnungen von Stationen und Bahnstrecken, weiters Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen der Stations- und Ausnahmetarife. Nachtrag VII zu Tarifheft Nr. 7 enthält speciell auch Aenderungen der Stationstarife für Wien (Westbahnhof) und Graz (S.B.)

Exemplare der neuen Nachträge sind bei den betheiligten Bahnen und im Auskunftsbureau der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, I., Johannesgasse 29, erhältlich.

Wien, am 11. Juni 1890. [385]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Berichtigung einer Tarifpublication.

Die Bedingungen der für Rohöl-Sendungen bei Beförderung auf den Kolomeaer Localbahnen im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 45, Pos. 1015, vom 19. April 1890 publicirten Frachtermässigung werden dahin abgeändert, dass speciell im Verkehre ab Sloboda rungurska-Grube nach Kolomea loco unbeschadet der Anwendung des bezüglichen ermässigten Frachtsatzes den betreffenden Firmen gestattet wird, höchstens 5 Percent ihres gesammten Jahresbezuges Rohöl per Achse zu verfrachten.

Wien, am 11. Juni 1890. [386]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung.

Mit 15. Juni 1890 gelangen zwischen Wischau und Lultsch ermässigte Tour- und Retourkarten für die II. und III. Classe zum Preise von 30 resp. 20 kr. österr. Währung zur Einführung.

Die Giltigkeitsdauer beträgt drei Tage, Sonn- und Feiertage nicht mitgerechnet.

Weiters gelangen in der Station Neutitschein ermässigte Karten für Arbeiter zur Fahrt von Neutitschein nach Krasna und retour zum Preise von 34 kr. ö. W. zur Ausgabe.

Bei Lösung dieser Fahrkarten haben sich die Reisenden mit einer vom Dienstgeber mitunterfertigten Legitimation auszuweisen.

Wien, am 11. Juni 1890. [387]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehr von Separat-Vergnügungszügen zwischen Neutitschein und Hotzendorf.

Am 15. Juni 1890 bis incl. 14. September 1890 werden an jedem Sonn- und Feiertage bei günstiger Witterung Separat-Vergnügungszüge ab Neutitschein nach Hotzendorf und retour zu besonders ermässigten Preisen verkehren.

Die Abfahrt von Neutitschein erfolgt um 12 Uhr 45 Minuten Nachmittags, die Rückfahrt von Hotzendorf um 8 Uhr 40 Minuten Abends.

Bei diesen Zügen werden Tour- und Retourkarten für die

		II. Cl.	III. Cl.
ab Neutitschein	zum Preise von	45 kr.	34 kr.
„ Blauendorf	„ „ „	33 „	25 „
„ Stranik-Hotzendorf	„ „ „	25 „	19 „
„ Murk	„ „ „	17 „	13 „

ausgegeben.

Näheres enthalten die in den dortigen Stationen affichirten Kundmachungen.

Wien, am 11. Juni 1890. [388]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn.

Neue Fahrpreistabelle für den directen Personenverkehr.

An Stelle des Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen den Stationen der in rubro genannten Verwaltungen vom 1. Juli 1889 gelangt ab 16. Juni 1890 eine Fahrpreistabelle für den directen Personenverkehr zwischen Krakau C.L.B. und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Podgórze-Plaszów zur Einführung, in welcher Tabelle für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bereits die Zonentaxen eingerechnet sind.

Wien, am 11. Juni 1890. [389]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Berichtigungen im Tarife Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1890.

In dem ab 1. Juni 1890 giltigen Tarife Theil II, Heft 1, sind nachstehende Druckfehler unterlaufen:

1. Auf Seite 30 und 55 sind die Sätze der Stückgutclasse II zu den Coursen c, d, e bei Bremen-Brünn bezw. Brake-Brünn um 4 Mk. zu gering angegeben und daher um je 4 Mk. zu erhöhen.
2. Auf Seite 51 Bremen-Wien Lagerhaus Classe C/I, Cours e, soll es statt 6·03 Mk. richtig 7·03 Mk. heissen.
3. Seite 59 Brake etc. — Hohenstadt Classe B, Cours e statt 5·59, richtig 5·49 Mk.
4. Seite 227 Harburg-Bensen sind die Sätze bei den Coursen a, b, c, d, e um 3 Pfg. zu erhöhen.

Die Erhöhungen gelten ab 24. Juni 1890.

Wien, am 11. Juni 1890. [390]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Theil II, Heft 3.

Mit 20. Juni 1890 tritt zum Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarife Theil II ein Heft Nr. 3 in Kraft, welches die gleichen Relationen des Heftes Nr. 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. April 1888 ausser Wirksamkeit setzt.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 11. Juni 1890. [391]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Südbahn-Gesellschaft. (Anschlussverkehr an die Schiffe der Plattensee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.) Seit dem 15. Mai gelangen ab Budapest-Südbahnhof, sowie ab Budapest-Personenbahnhof der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ermässigte Saison-, Tour- und Retourkarten nach Siófok, sowie auch directe bis Balaton-Füred und retour (inclus. Schiffsgebühr) zur Ausgabe, welche für die ganze Dauer der Badesaison, d. i. bis 30. September Giltigkeit haben. Ausserdem werden seit 15. Mai bis Ende September an jedem Sonn- und Feiertag, sowie an dem diesen vorhergehenden Tage von Budapest-Südbahnhof, Stuhlweissenburg und Kanizsa besonders ermässigte Tour- und Retourkarten aller Wagenclassen mit viertägiger Giltigkeit nach Siófok, sowie Balaton-Füred ausgegeben.

Kgl. Ungarische Staasbahnen. (Directe Schnellzugsanschlüsse in Budapest Personenbahnhof.) Die vom 1. Juni 1890 an zwischen Budapest und Fiume, bezw. zwischen Budapest und Dombovár verkehrenden neuen Schnellzüge, sowie die zwischen Budapest und Ruttka vom 1. Juni an täglich verkehrenden Nachmittags-Schnellzüge, welche directen Anschluss von und nach Berlin haben, finden in Budapest Personenbahnhof der kgl. Ungarischen Staatsbahnen an die anlangenden, bezw. abgehenden übrigen Nachmittags-Schnellzüge ebenfalls directen Anschluss. In Folge dessen werden die vom obgenannten Tage an von sämmtlichen Richtungen, und zwar von Berlin-Ruttka, Constantinopel-Belgrad, Wien-Kaschau, Kolozsvár-Debreczen, Fiume und Eszék (via Fünfkirchen), in Budapest Personenbahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen anlangenden und von da nach denselben Richtungen Nachmittags abgehenden Schnellzüge gegenseitig in directer Verbindung stehen, wobei jedoch zu bemerken ist, dass nur der von Fiume und Fünfkirchen (Eszék) anlangende Schnellzug nach Kolozsvár, bezw. Debreczen bis auf Weiteres noch keinen directen Anschluss findet, von dieser Provenienz aber die Reise nach Kolozsvár, bezw. Debreczen, mit dem Abend-Schnellzuge fortgesetzt werden kann.

— (Erweiterung des Verkehrs der Schlafwagen.) Der Verkehr der gegenwärtig zwischen Budapest, Kolozsvár und Tövis verkehrenden Schlafwaggons wurde vom 1. Juni an auch auf die Linie Tövis—Brassó (Kronstadt) ausgedehnt. Dieser Schlafwagen verkehrt von Budapest Personenbahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen ab mit dem Schnellzuge Nr. 304 in der Richtung gegen Brassó, und von dort aus mit dem Schnellzuge Nr. 303 in der Richtung gegen Budapest. Die Schlafwagen können nur von den Besitzern von Fahrkarten I. Classe bei Lösung einer entsprechenden Nachtragskarte benützt werden. Diese Nachtragskarte kostet für die Strecke Budapest-Brassó oder umgekehrt 6 fl., für die Strecke Budapest-Kolozsvár oder umgekehrt 4 fl., für die Strecke Kolozsvár-Brassó oder umgekehrt 2 fl. Den Reisenden I. Classe wird im Falle der Zulässigkeit des Platzes gestattet, dass sie, wenn sie zu einer Eisenbahnkarte zwei Nachtragskarten lösen, in der der gelösten Nachtragskarte entsprechenden Zeit ein halbes Coupé allein benützen können.

— (Neuer Personen- und Gepäckstarif zwischen Budapest und Deutschland via Kaschau-Oderberger Bahn.) Mit 1. Juni ist im Verkehre zwischen Budapest und Berlin, Breslau, Brük, Kosel, Kandrzin, Hamburg, Altona, Oppeln und Ratibor über Oderberg via Kaschau-Oderberger Bahn ein neuer Personen- und Gepäckstarif ins Leben getreten, welcher bezüglich der ungarischen Strecken bereits die billigen Sätze des Zonentarifs enthält. Die neuen Fahrpreise sind sowohl am Personenbahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Budapest, als auch im Fahrkarten-Stadtbureau derselben zu erfragen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1286	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mühlsteine	Bóbrka	Stationen der Strecke Lemberg-Stryj-Stanislau und Stanislau-Husiatyn	Aufgabe in Mengen von unter 5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif, bezw. Galizischer Gemeinschafts-Verkehr	Classe II	Die im Heft 2 zum Galizischen Gemeinschafts-Verkehr vom 1. April 1889 enthaltenen Stationstarif-, bezw. Schnitttarifsätze der Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Stationen der Strecke Lemberg-Suczawa					Frachtsätze der Classe A des Localtarifes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn vom 1. Juni 1885				
1287	K.k.St.B.	Südbahn-Gesellschaft	Tabakfabrikate	Fürstenfeld	Radkersburg	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1890	Localtarife	127·7 kr.	80·0 kr.	47·7 kr.	Im Kartirungswege		
			Emballagen	Radkersburg	Fürstenfeld									
1288	K.k.St.B.	Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft	Getreide	Wien K.F.J.B.	Traismauer Getzersdorf	Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längst. bis ultimo December 1890	Localtarif	kr. 21·3 22·5	kr. 17·3 18·5	kr. 4·0 4·0	Im Kartirungswege		
			Mehl und Mahlproducte	Traismauer Getzersdorf	Wien K.F.J.B.				21·3 22·5	17·3 18·5	4·0 4·0			
1289	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohöl	Sloboda rungurska Grube	Sopów	Aufgabe in Fässern in vollen Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief oder Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum pro Wagen. Verfrachtung des gesammten Bedarfes und der Gesammt-Production der Firma ausschliesslich mittelst Eisenbahn. Die Uebernahme dieser Verpflichtung Seitens der einzelnen Firmen ist mit einer bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg einzureichenden schriftlichen Erklärung anzumelden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	24·0 kr.	18·5 kr.	5·5 kr.	Im Kartirungswege		Die hier in Betracht kommenden Rohölsendungen müssen an eine in Sopów, resp. Wierbiąz befindliche Raffinerie adressirt und zur Verarbeitung in derselben bestimmt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1290	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Wien St.E.G. und K.F.N.B. loco und transit	Belgrad loco und transit und vice versa	a) Wenn auf Grund der zur Anwendung gebrachten directen Frachtsätze zu mindestens eine Gesammtfracht von Francs 310.000.— erreicht wird, gelangen die Nachlässe sub I b) In dem Falle, wenn von der Gesammttransportssumme pr. Frcs. 310.000.— mindestens Frcs. 75.000.— in die offene Schiffahrts-Periode pro 1890 fallen, gelangen die Nachlässe sub II c) Bei Erreichung einer Gesammttransportssumme von Frcs. 360.000 gelangen die Nachlässe sub III, und endlich d) Bei Erreichung einer Gesammttransportssumme von Frcs. 410.000 gelangen die Nachlässe sub IV zur Anwendung. Im Uebrigen gelten die im Oesterr.-Ungar.-Serbischen, bezw. im Norddeutsch-Serbischen Eisenbahn-Verbande bestehenden allgem. und besonderen Bestimmungen	Bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar.-Serbischer Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. Februar 1888 Norddeutsch-Serbischer Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. Jänner 1889	Verschieden		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze pro 100 kg in Centimes I | II | III | IV	Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeber oder Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse und Frachtbriefe. Im Deutsch-Serbischen Verkehre sind statt der Original-Aufgabs-Recepisse die Frachtbrief-Copien (Duplicat-Frachtbriefe) vorzulegen. Im Falle, als die reclamirende Firma als Adressat auf den Frachtdocumenten erscheint, sind dieselben mit der Uebertragungs-Clausel des Versenders zu versehen. Die Frachtdocumente, welche bis Ende Juni 1891 vorzulegen sind, dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nicht rückgestellt	
			Der Stückgutclasse I								2·4 | 3·1 | 4·1 | 5·1			
			II								2·1 | 2·6 | 3·5 | 4·4			
			Sperrige Güter								4·3 | 5·3 | 7·1 | 8·8			
			Der Wagenladungsclasse A 1								1·5 | 1·9 | 2·6 | 3·2			
			B								1·5 | 1·8 | 2·5 | 3·1			
			C I								1·8 | 2·2 | 3·0 | 3·7			
			C 2								1·8 | 2·2 | 3·0 | 3·7			
			Der Specialtarife A 2								1·5 | 1·9 | 2·5 | 3·2			
			1								1·5 | 1·8 | 2·5 | 3·1			
			2								1·1 | 1·4 | 1·9 | 2·4			
			3								0·9 | 1·1 | 1·5 | 1·8			
			Des Ausnahmetarifes für Güter aller Art Abtheilung a								2·3 | 2·9 | 3·8 | 4·8			
			b								2·0 | 2·4 | 3·3 | 4·1			
			Des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. Abtheilung I								1·2 | 1·5 | 2·0 | 2·5			
			II								1·2 | 1·4 | 1 9 | 2·4			
			III								1·1 | 1·4 | 1·8 | 2·3			
			IV								0·9 | 1·2 | 1·5 | 1·9			
			V								1·1 | 1·4 | 1·8 | 2 2			
			Des Ausnahmetarifes für Zucker aller Art Abtheilung a								1·3 | 1·6 | 2·1 | 2·7			
			b								1·3 | 1·6 | 2·1 | 2·7			
			Des Ausnahmetarifes für Nähmaschinen, Strickmaschinen Abtheilung a								1·2 | 1·5 | 2·0 | 2·6			
			b								1 2 | 1·5 | 2·0 | 2·4			
			c								1·1 | 1·4 | 1·9 | 2·3			
			Des Ausnahmetarifes für Papier Abtheilung a	Wien St.E.G. und K.F.N.B transit							1·6 | 2·1 | 3·0 | 3 9			
			b								0·6 | 1·1 | 1·8 | 2·6			
			c								1·4 | 1 7 | 2·4 | 3·0			
			d								0·3 | 0·6 | 1·3 | 2·1			
			e								0·5 | 0·8 | 1·5 | 2·1			
			Des Ausnahmetarifes für Glaswaaren, Töpferwaaren, Steingutwaaren								0·7 | 1·0 | 1·5 | 2·0			

Die bedungenen Minimalfrachtbeträge (in welche auch jene Porti eingerechnet werden, die von und nach sämmtlichen Budapester Bahnhöfen loco und transit, sowie Kōbánya St.E.G. und M.A.V. loco und transit — nach und von Belgrad loco und transit resultiren, ohne dass hiefür die nebenstehenden Refactien gewährt werden) werden aus den reinen Verbandsfrachtsätzen, resp. aus dem auf Grund derselben gefundenen reinen Porti ermittelt. Sollte während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses für den Umschlagsverkehr in Mitrovitza und Semlin ein directer Tarif erstellt werden, so werden auch die hiernach abgefertigten Transporte unter den gleichen Modalitäten bonificationsfähig. Ausgenommen von den nebenstehenden Begünstigungen sind: Eilgüter, gedörrtes Obst und Pflaumen, Leqnar, lebende Thiere, ferner sämmtliche Artikel, für welche besondere Begünstigungen bestehen oder welche nach den Bestimmungen der einschlägigen Tarife von der directen Abfertigung ausgeschlossen sind, schliesslich alle Sendungen, welche mit Routenvorschriften zur Aufgabe gebracht werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Des Ausnahmetarifes für Natron, Soda, Säuren, Vitriol Abtheilung a	Wien St.E.G. und K.F.N.B. transit	Belgrad loco und transit und vice versa	a) Wenn auf Grund der zur Anwendung gebrachten directen Frachtsätze zu mindestens eine Gesammtfracht von Fracncs 310 000.— erreicht wird, gelangen die Nachlässe sub I b) In dem Falle, wenn von der Gesammttransportssumme pr. Frcs. 310.000. — mind. Frcs. 75.000.— in die offene Schiffahrts-Periode pro 1890 fallen, gelangen die Nachlässe sub II c) Bei Erreichung einer Gesammttransportssumme von Frcs. 360.000 gelangen die Nachlässe sub III, und endlich d) Bei Erreichung einer Gesammttransportssumme von Frcs. 410.000 gelangen die Nachlässe sub IV zur Anwendung. Im Uebrigen gelten die im Oesterr.-Ungar.-Serbischen, bezw. im Norddeutsch-Serbischen Eisenbahn-Verbande bestehenden allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar.-Serbischer Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. Februar 1888 Norddeutsch-Serbischer Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. Jänner 1889	V e r s c h i e d e n		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze pro 100 kg in Centimes I / II / III / IV 1·4 / 1·7 / 2 0 / 3·0	Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeber oder Empfänger lautenden Original-Aufgabs-Recepisse und Frachtbriefe. Im Deutsch-Serbischen Verkehre sind statt der Original-Aufgabs-Recepisse die Frachtbrief-Copien (Duplicat-Frachtbriefe) vorzulegen. Im Falle, als die reclamirende Firma als Adressat auf den Frachtdocumenten erscheint, sind dieselben mit der Uebertragungs-Clausel des Versenders zu versehen. Die Frachtdocumente, welche bis Ende Juni 1891 vorzulegen sind, dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nicht rückgestellt	
			b								0·5 / 0·8 / 1·5 / 2·1			
			c								1·3 / 1 7 / 2·3 / 3·0			
			d								0·7 / 1·0 / 1·5 / 2·0			
			Des Ausnah. metarifes für Möbel aus gebogenem Holze etc. Abtheilung a								2·2 / 3·3 / 5 0 / 6·8			
			b								1·6 / 2·1 / 3·0 / 3·9			
			c								0·3 / 1·1 / 1·8 / 2·6			
			d								0·3 / 0·6 / 1·3 / 2·1			
			Des Ausnahmetarifes für Cement, Chamottesteine								0·5 / 0·7 / 1·1 / 1·5			
			Des Ausnahmetarifes für Zinkblech Abtheilung a								1·3 / 1·7 / 2·3 / 3·0			
			b								0·5 / 0·8 / 1·5 / 2·1			

Die bedungenen Minimalfrachtbeträge (in welche auch jene Porti eingerechnet werden, die von und nach sämmtlichen Budapester Bahnhöfen loco und transit, sowie Köbánya St.E.G. und M.A.V. loco und transit — nach und von Belgrad loco und transit resultiren, ohne dass hiefür die nebenstehenden Refactien gewährt werden) werden aus den reinen Verbandsfrachtsätzen, resp. aus dem auf Grund derselben gefundenen reinen Porti ermittelt. Sollte während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses für den Umschlagsverkehr in Mitrovitza und Semlin ein directer Tarif erstellt werden, so werden auch die hiernach abgefertigten Transporte unter den gleichen Modalitäten bonificationsfähig. Ausgenommen von den nebenstehenden Begünstigungen sind: Eilgüter, gedörrtes Obst und Pflaumen, Lequar, lebende Thiere, ferner sämmtliche Artikel, für welche besondere Begünstigungen bestehen oder welche nach den Bestimmungen der einschlägigen Tarife von der directen Abfertigung ausgeschlossen sind, schliesslich alle Sendungen, welche mit Routenvorschriften zur Aufgabe gebracht werden.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1291	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Sägespäne in Säcken	Bogumiłowice	Krakau	Verfrachtung in Wagenladungen à 10 Tonnen, resp Frachtzahlung für dieses Quantum pro verwendeten Wagen	Bis Ende December 1890	Localtarif	32·0 kr.	12·0 kr.	20·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen quartalweise Vorlage der auf den Refactie-Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, spätestens Ende März 1891	
1292	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Alteisen	Triest-St. Andrea	Assling	Bei Frachtzahlung für mindest 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 37·3	kr. 33·6	kr. 3 7	Im Kartirungswege		
				Triest-Hafen					37·6	33·9	3·7			
			Alteisen und Eisenabfälle	Wien K.E.B.					71·4	60·9	10 5			
				Steyr					58·9	50·9	8·0			
			Eisenartikel der Classe B	Assling	Wien K.E.G.				125·8	109·0	16·8			
					Steyr				105·8	89·0	16·8			

Oesterr.-ungar. Lloyd.

Export-Tarif ab Triest und Fiume nach italienischen und levantinischen Häfen

giltig vom 1. Jänner 1887 ab.

Von Triest oder Fiume nach	Frachtsätze für Güter der Classe A (für je 100 Kilo Gewicht)		Güter der Classe B		Güter der Classe C		Werthe (für je 100 fl.)		Ein Packet oder kleines Collo	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.		
I. Lloyd-Dienst:										
Ancona	—	40	—	60	—	80	—	20	Bis zum Gewichte von 15 kg 30%, von 15 bis 50 kg 50% des Frachtsatzes für Güter, mit Rücksicht auf die Classe derselben. Minimalfracht 20 kr.	
Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	—	20		
Sti. Quaranta, Pargo, Sta. Maura, Prevesa, Argostoli, Zante, Cerigo, Piräus, Syra, Scio, Catacolo, Patras, Calamata	—	80	1	20	1	60	—	20		
Insel Candien, Smyrna, Cesmè, Volo, Metelino, Tenedos, Leros, Alexandrien, Constantinopel, Dardanellen, Gallipoli, Rhodus, Lagos, Salonich, Orphano, Cavalla, Dedeagh	—	90	1	35	1	80	—	25		
Varna, Port Said, Ineboli, Kustendje	1	—	1	50	2	—	—	30		
Jaffa, Cypern, Odessa, Samsun, Sulina, Beyruth, Caifa, Galatz, Braila, Tulcia, Trapezunt, Kerasund, Batum	1	20	1	80	2	40	—	30		
II. Combinirter Verkehr:									Minimalfracht	
a) mit Ueberschiffung in Alexandrien:									fl.	kr.
Lattachia, Tripoli, Alessandretta, Mersina	1	70	2	25	3	—	—	50	1	—
b) mit Ueberschiffung in Constantinopel:										
Burgas	1	40	2	10	2	80	—	—	1	—
Poti	1	80	2	70	3	60	—	—	1	—

Die Frachten werden in Gold behoben.

Die Güter werden eingetheilt: In Classe **A**, wenn dieselben mehr als 10 kg per englischen Kubikfuss (353 kg per Kubikmeter) wiegen; in Classe **B**. wenn dieselben unter 10 kg per englischen Kubikfuss (353 kg per Kubikmeter), aber über 5 kg per englischen Kubikfuss (176 kg per Kubikmeter) wiegen, und endlich in Classe **C**, wenn die Güter unter 5 kg per englischen Kubikfuss (176 kg per Kubikmeter), aber über $2^1/_2$ kg per englischen Kubikfuss (88 kg per Kubikmeter) wiegen.

Für Colli, deren Gewicht 50 kg übersteigt, wird dasselbe nach Zehnern abgerundet und die Fracht zum Satze der betreffenden Waarenclasse berechnet.

Gänzlich ausgeschlossen von diesem Tarife sind jene Gegenstände, welche entweder ein bedeutendes Gewicht haben, wie Maschinen, Kessel, Waggons, Schienen etc., oder aber von ausserordentlichen Dimensionen sind, wie Hölzer, Fuhrwerke etc. etc. und auch solche, deren Volumen im Verhältniss zum Gewichte ein überaus grosses ist, wie leere Fässer und Kisten, künstliche Blumen, Strohwaaren, Möbel, nicht gepresstes Heu oder Wolle und dergleichen.

Für solche Gegenstände muss die Fracht von Fall zu Fall bestimmt werden.

Der Werthtarif findet Anwendung auf Geldsendungen, Gegenstände aus Gold oder Silber, Bijouteriewaaren und Güter, deren Werth den Betrag von Tausend Gulden pro 100 kg übersteigt.

Normal-Tarif für den directen Lloydverkehr nach Indien, China und Japan via Suez-Canal.

von Triest nach	Frachtsätze für Waaren: weniger als $12^1/_2$ kg per engl. Kubikfuss wiegend, per 40 engl. Kubikfuss	Waaren: $12^1/_2$ kg und mehr per engl. Kubikfuss wiegend, per 1000 kg	Baarschaft und Werthe: Baarschaft	Baarschaft und Werthe: Uhren, Bijouterien, Gold- u. Silbergeräthe, Seidenwaaren	Minimal-Fracht für ein Connossement	Assecuranz-Prämien für Waaren u. Werthsachen	Assecuranz-Prämien für Werthe	Anmerkungen
	fl. Gold	fl. Gold	%	%	fl. Gold	%	%	
a) Directer Dienst:						0·30	0·16	Während des Sommers
Port Said	6·—	8·—	0·30	0·30	0.50	0·38	0·16	„ „ Winters
Suez	7·—	10·—	0·45	0·80		0·45	0·20	
Aden	8·—	12·—	0·45	0·80		0·65	0·30	
Bombay	10·—	15·—	0·45	1·—		0·75	0·30	
Colombo	13·—	19·—	0·50	1·25	3.—	0·85	0·30	
Penang	17·—	24·—	0·50	1·50		0·90	0·34	
Singapore	17·—	24·—	0·50	1·50		0·90	0·34	
Hongkong	20·—	30·—	0·75	1·50		0·95	0·40	
b) mit Ueberschiffung in Suez:								
Djeddah	14·—	20·—	1·—	1·50		0·65	0·30	
Massaua	14·—	20·—	0·95	1·30	3.—	0·70	0·30	
Hodeidah	20·—	30·—	1·50	2·50		0·80	0·30	
Suakim	15·—	22·—	0·95	1·30		0·65	0·30	
c) mit Ueberschiffung in Colombo:								
Madras, Calcutta	17·—	24·—	0·50	1·25	3.—	0·85	0·34	

(119)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 68. Wien, 14. Juni 1890. **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 2. Juni 1890, Z. 2968, an die General-Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, als derzeit Vorsitzende in der Directoren-Conferenz, betreffend die Kennzeichnung und Uniformirung der Aushilfswächter.

Das Einschreiten einer österr. Eisenbahn-Gesellschaft um die h. a. Genehmigung, dass die den Reihen des permanenten Arbeiterpersonals entnommenen Aushilfswächter, welche im Hinblicke auf die ihnen übertragenen bahnpolizeilichen Functionen mit einem Erkennungszeichen versehen sein müssen, bei dem Umstande, als die Ausfolgung von Uniformstücken an dieselben mit Schwierigkeiten verbunden wäre, mit der Armbinde — gleich den Signaldienst leistenden Wächterfrauen — ausgerüstet werden dürfen, hat das Handelsministerium zunächst veranlasst, Erhebungen darüber einzuleiten, in welcher Weise von den Bahnverwaltungen der Vorschrift des § 15, al. 2 der Eisenbahn-Betriebsordnung nachgekommen wird, wonach die Angestellten einer Bahnunternehmung den Dienst jederzeit in der Dienstkleidung, oder mit einem besonderen Abzeichen versehen, zu verrichten haben.

Aus dem diesfalls gesammelten Materiale geht nun hervor, dass rücksichtlich der Ausrüstung der Aushilfswächter mit Dienstkleidern oder besonderen Abzeichen die verschiedensten Gepflogenheiten bestehen. Am vollständigsten ist die Ausrüstung dieser Kategorie von Dienern bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen durchgeführt, woselbst die Aushilfswächter mit Beinkleid, Leinen- und Tuchblouse, Tuchpaletot und Pelzrock, dann mit Sommer- und Winterkappe versehen werden.

Bei der Mehrzahl der Bahnverwaltungen sind dagegen die Aushilfswächter nur mit der Dienstkappe versehen, zu welcher bei einigen wenigen Bahnen noch einzelne Bestandtheile der Dienstkleidung verabfolgt werden.

Da nun aber diese Aushilfswächter bahnpolizeiliche Functionen zu verrichten haben und dem Publicum gegenüber in zweifelloser Weise als Eisenbahnbedienstete gekennzeichnet sein müssen, und weiters nicht nur die Humanität, sondern auch die Vorsorge für eine gewissenhafte Dienstesausübung erheischt, dass die zumeist in den allerdürftigsten Verhältnissen befindlichen Aushilfswächter zum Schutze gegen Witterungsunbilden, namentlich zur Winterszeit, mit den erforderlichen Kleidungsstücken ausgestattet werden, so erscheint ein einheitlich geregeltes Vorgehen in Bezug auf die Kennzeichnung und Equipirung dieser Kategorie von Bediensteten dringend geboten.

Nach h. a. Erachten würde es sich empfehlen, die Ablösewächter und stabilen Streckenbegeher (stabile Oberbauarbeiter, welche auf Localbahnen zur Ausübung der bahnpolizeilichen Functionen berufen sind) in jenem Ausmasse mit Dienstkleidungsstücken zu betheilen, wie dies bei den k. k. Staatsbahnen eingeführt ist, dagegen dürfte es genügen, die Substituten für erkrankte oder beurlaubte Wächter, für Ablösewächter und stabile Streckenbegeher für die Dauer ihrer aushilfsweisen Dienstleistung durch eine nach einheitlicher Type angefertigte Armbinde oder ein Brustschild mit Flügelrad und Ordnungsnummer zu kennzeichnen und zur Winterszeit mit einem Pelze auszustatten.

Die geehrte Verwaltung wird eingeladen, behufs einheitlichen Vorgehens die in dieser Angelegenheit zu erstattenden Anträge in der Directoren-Conferenz zur Berathung und Beschlussfassung zu bringen, und den gefassten Beschluss zur Genehmigung anher mitzutheilen.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden von diesem Erlasse durch Abdruck desselben im h. ä. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 2. Juni 1890.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 14. April 1890, Z. 15.504, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Militär-Aspiranten.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichnaten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 14. April 1890.

Verzeichniss des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums, Abth. 2, Nr. 1951 ex 1890, über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
2176	Hoder Josef				1		*a*
3107	Sačer Wilhelm				1		*a*
3240	Kovacs Mathias	1					*b*
3282	Brendea Jacob						*d*
3603	Busek Heinrich	1					1
3863	Weiss Johann	1					1
4365	Sadek, recte Jacob, Alois Alex.				1		1
4708	Reuschl Josef	1					1
5164	Dykas Josef	1					1
5344	Kaufinsky Franz	1					1
5637	Maasburg Ludwig, Freiherr von	1					1
5896	Grösser Raimund Josef Peter	1					1
6125	Csurcsics Paul	1					1
6433	Karg Carl				1		1
6526	Schwab Josef				1		1
6712	Jacobi Franz	1					1
7033	Schamann Franz	1					1
7099	Fux Carl	1					1
7204	Ecker Alois				1		1
7412	Sokołowski Erasmus	1					1
7448	Klein Jacob	1					1
7668	Hopfinger Johann	1					1
7686	Schwarzmann Josef Johann				1		1
7690	Pischl Josef	1					1
7692	Papdy Alexander	1					1
8110	Grünauer August Josef	1					1
8190	Rosenkranz Ferdinand	1					1
8334	Cihák Carl	1					1
8661	Len Theodor	1					1
8671	Braun David	1					1
8675	Mühlhuber Franz	1					1
8917	Grodecki Chariton Longin	1					1
8935	Potočić Franjo				1		1
8971	Heinisch Wilhelm	1					1
8996	Kellner Johann	1					1
9124	Manchen Friedrich			1			1
9134	Nosek Carl	1					1
9203	Demscher Franz	1					1
9247	Dwořak Franz	1					1
9277	Schwarz Robert	1					1
9289	Malyasch Johann	1					1
9316	Morecki Moriz	1					1
9349	Schnoutka Franz	1					1
9371	Werbeniuk Stefan	1					1
9378	Iwanetz Wasil	1					1
9418	Schöpfer Eduard	1					1
9421	Nestler Franz				1		1
9428	Peter Johann	1					1
9456	Beitler Wenzel	1					1
9493	Leitinger Leopold	1					1
9559	Faul Johann	1					1
9607	Hermann Jan	1					1
9628	Belusjak Paul	1					1
9640	Sestak Wilhelm	1					1
9641	Moskal Josef	1					1
9646	Pasquali Raimund	1					1
9704	Kraly Josip				1		1
9709	Puchacz, recte Pechacz, Felix	1					1
9737	Wojtarowicz Adalbert	1					1
9743	Kovács Alexander	1					1
9775	Schödl Anton	1					1
9779	Jakubec Franz	1					1
9791	Schmidt Carl	1					1
9894	Bizjak Josef	1					1
9870	Müller Rudolf	1					1
9878	Krtousch Franz	1					1
9880	Bohuslav Caspar	1					1
9910	Božek Johann	1					1
9930	Biestek Franz	1					1
9966	Markešić Marco				1		1
9972	Sládek Josef	1					1
9976	Zelniček Eduard	1					1
9989	Moravec Franz	1					1
9990	Wrzak Josef	1					1
9991	Einfalt Anton	1					1
9993	Dick Franz	1					1
10022	Ollenschläger Franz	1					1
10026	Swejda Josef	1					1
10045	Lakner Mathias	1					1
10047	Skul Johann	1					1
10070	Rosenkranz Anton	1					1
10075	Klouček Josef	1					1
10091	Radak Milos	1					1
10102	Schörg Josef				1		1
10120	Hlavać Augustin	1					1
10145	Heinz Franz	1					1
10156	Zimmermann Adolf	1					1
10166	Steiner Johann	1					1
10179	Olszanowski Wladislaus	1					1
10182	Friedmann Jojne	1					1
10186	Lux Johann	1					1
10199	Uitz Andreas	1					1
10213	Häring Anton	1					1
10230	Viertler Jacob	1					1
10249	Kodytek Carl	1					1
10253	Pankiewicz Iwan	1					1
10256	Rzepa Franz	1					1
10259	Koller Stefan	1					1
10274	Jurečka Carl	1					1
10283	Honal Adalbert	1					1
10288	Greger Jacob	1					1
10289	Ježek Adalbert	1					1
10294	Köhler Christoph	1					1
10297	Kaczamba Anton	1					1
10305	Lapsansky Johann	1					1
10308	Spiess Jacob	1					1
10314	Serbousek Ignaz	1					1
10323	Gorkiewicz Felix	1					1
10352	Przeciecki Franz	1					1
10359	Hapala Josef	1					1
10362	Swięch Johann	1					1
10366	Radetzky Franz	1					1
10395	Rujda Alexander	1					1
10415	Cehak Carl	1					1
10427	Jovanovits Victor	1					1
10469	Szondy Alexander	1					1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
10481	Puzio Josef	1	.	.	.	.	1
10482	Lifschitz Josef	1	.	.	.	.	1
10503	Reich Vincenz	1	.	.	.	.	1
10507	Pilhard Johann	1	.	.	.	.	1
10511	Güttler Emil	1	.	.	.	.	1
10521	Glaser Josef	1	.	.	.	.	1
10522	Marecki Adalbert	1	.	.	.	.	1
10539	Schneidarek Johann	1	.	.	.	.	1
10563	Szekulitz Imre	1	.	.	.	.	1
10633	Heres Franz	1	.	.	.	.	1
10649	Tybl Josef	1	.	.	.	.	1
10656	Lubelski Carl	1	.	.	.	.	1
10668	Zacharków Theodor	1	.	.	.	.	1
10676	Bilandżya Anton	1	.	.	.	.	1
10684	Mularz Stanislaus	1	.	.	.	.	1
10689	Bulanda Johann	1	.	.	.	.	1
10696	Piber Josef	1	.	.	.	.	1
10698	Gruber Anton	1	.	.	.	.	1
10704	Kornherr Franz	1	.	.	.	.	1
10705	Schwartz Jonas	1	.	.	.	.	1
10712	Simicich Anton	1	.	.	.	.	1
10714	Laubenstein Jacob Johann	1	.	.	.	.	1
10731	Hadrboletz Friedrich	.	.	.	1	.	1
10756	Pongratz Rudolf	1	.	.	.	.	1
10775	Novak Wenzel	1	.	.	.	.	1
10778	Wrann Stefan	1	.	.	.	.	1
10790	Brunner Georg	1	.	.	.	.	1
10791	Neuwirth Carl	1	.	.	.	.	1
10815	Felber Ferdinand	1	.	.	.	.	1
10844	Schott Anton	1	.	.	.	.	1
10845	Sdolschek Johann	1	.	.	.	.	1
10846	Mach Josef	1	.	.	.	.	1
10862	Dekors Josef	1	.	.	.	.	1
10878	Lewicki Michael	1	.	.	.	.	1
10896	Strzyzakowski Stefan	1	.	.	.	.	1
10992	Kaspar Wenzel	1	.	.	.	.	1
10924	Gorczynski Michael	1	.	.	.	.	1
10931	Buczak Franz	1	.	.	.	.	1
10956	Kopata Carl	1	.	.	.	.	1
10978	Budsky Josef	1	.	.	.	.	1
10998	Wykydal Johann	1	.	.	.	.	1
11005	Glass Carl	.	.	.	.	1	*c*
11055	Sliś Peter	1	.	.	.	.	1

a Hoder Josef (Certificat Nr. 2176) und Sačer Wilhelm (Certificat Nr. 3107), welche beide gestorben sind, können deren Certificate nicht eruirt werden.
b Kovács Mathias (Certificat Nr. 3240) wurde 1881 angestellt, dessen Certificat ist uneruirbar.
c Glass Carl (Certificat Nr. 11005), dessen Certificat ist verbrannt.
d Brendea Jacob (Certificat Nr. 3282) hat das 45. Lebensjahr überschritten; dessen Certificat ist uneruirbar.
Die unter *a b*, und *d* angeführten Certificate sind im Vorfindungsfalle an das k. und k. Reichs-Kriegsministerium zu leiten.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 29. April 1890, Z. 17.928, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Militär-Aspiranten.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 29. April 1890.

Verzeichniss des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung (zur Z. 6536/603 I ex 1890) über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im I. Quartal 1890 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr. des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Original-Certificat zurückgelangt
902	Valentincic Mathias	.	1	.	.	.	.	.
1209	Bryhaito Josef	.	1			.	.	1
1275	Liebl Carl	.	1	.	.	.	.	
1295	Woloszczuk Josef	.	1	.	.	.	.	1
1308	Boso Anton	.	1	.	.	.	.	
1504	Kes Franz	.	1	.	.	.	.	1
1523	König Johann	.	1	.	.	.	.	1
1834	Tessaro Cäsar	.	1	.	.	.	.	.
1969	Möstl Franz	.	1	.	.		.	1
2049	Domainko Martin	.	.	.	.	1	.	1
2251	Peschek Josef	.	1	.	.	.	.	1
2390	Dragan Basilius	.	1	.	.	.	.	1
2830	Spalek Josef Andreas	.	1	.	.	.	.	1
2983	Müller H. Aug.	.	.	.	.	1	.	1
2994	Gruber Franz	.	1	.	.	.	.	1
3086	Rawnikar Blasius	.	1	.	.	.	.	1
3240	Schulz Franz	1	.	.	.	.	.	1
3274	Friml Robert	.	.	.	.	1	.	1
3426	Dittrich Johann	1	.		.	.	.	1
3430	Brezowsky Josef	.	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr. des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Original-Certificat zurückgelangt
3536	Czech Peter	1						1
3836	Süss Alois *					1		
3873	Pellegrini Martin		1					
3965	Knopf Ferdinand					1		1
3968	Wiesinger Josef	1						1
3970	Miksch Mathias	1						1
4010	Frangesch Andreas	1						1
4033	Grund Franz	1						1
4065	Schuster Carl	1						1
4114	Andraschko Wenzel							1
4146	Portada Josef	1						1
4198	Goffin, Edler von Gotthardsberg, Victor	1						1
4242	Menzel Johann	1						1
4251	Schneider Josef	1						1
4316	Mayer Franz	1						1
4342	Jelinek Anton	1						1
4375	Fukatko Josef	1						1
4472	Rösch Franz	1						1
4492	Schneehuber Michael	1						1
4552	Wasibiszczok Josef	1						1
4570	Turczyn Johann	1						1
4575	Hagleitner Paul	1						1
4579	Zamarsky Franz	1						1
4582	Kardis Richard	1						1
4585	Behzyk Caspar	1						1
4589	Woloczynowsky Michael	1						1
4600	Till Johann	1						1
4622	Hladig Peter	1						1
4637	Raschendorfer Franz	1						1
4640	Le Pagé Wil. Ed. Jak.	1						1
4727	Ostermann Wilhelm	1						1
4776	Jakubec Josef Johann	1						1
4804	Wohner Johann	1						1
4808	Bureš Wenzel	1						1
4817	Morawetz Math.	1						1
4824	Lerner Peter	1						1
4840	Danek Franz	1						1
4885	Wurzinger Albert	1						1
4915	Seibert Josef	1						1
4965	Ritter Johann	1						1
4971	Smalzi Cäsar	1						1
7368	Hellepan August **		1					
3346	Aschenbrunner Heinr. **		1					
9032	Geller Joh. Jac. **	1						1
9174	Schlömicher Franz **		1					

* Das Certificat wurde nicht eruirt und wolle im Vorfindungsfalle an das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung eingesendet werden.

** Bewerber ist vom Reichs-Kriegsministerium mit einem Certificate betheilt, steht jedoch in Folge Uebersetzung in die Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Böheimkirchen der k. k. Staatsbahnlinie Wien—St. Pölten über Pyhra zur Haltestelle Spratzern der k. k. Staatsbahnlinie St. Pölten—Leobersdorf und von da über Ober-Grafendorf und Kirchberg durch das Pielachthal nach Frankenfels.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Franz Ipser in Wien im Vereine mit dem Realitätenbesitzer Johann Stěpan in Meidling, dem Bürgermeister Johann Lieblein in Kirchberg a. d. P. und dem Bürgermeister Dominik Funk in Pyhra, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Böheimkirchen der k. k. Staatsbahnlinie Wien—St. Pölten über Pyhra zur Haltestelle Spratzern der k. k. Staatsbahnlinie St. Pölten—Leobersdorf und von da über Ober-Grafendorf und Kirchberg durch das Pielachthal nach Frankenfels im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. Juni 1890. Z. 19.397.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Starkenbach nach Ober-Rochlitz a. d. Iser.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bezirksobmanne Johann Müller in Rochlitz, als früheren Bevollmächtigten des gegenwärtig durch J. U. Dr. Jaroslav Ritter von Rilke vertretenen Consortiums, mit dem Erlasse vom 5. März 1888, Z. 6586, auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte (Verordnungs-Blatt Nr. 36 ex 1888), mit dem Erlasse vom 15. Februar 1889, Z. 31.881 ex 1888 (Verordnungs-Blatt Nr. 29 ex 1889), auf neun Monate, und mit dem Erlasse vom 26. November 1889, Z. 47.698 ex 1889 (Verordnungs-Blatt Nr. 148 ex 1889), abermals auf sechs Monate verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine nunmehr mit Schmalspur auszuführende Localbahn von der Station Starkenbach der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Ober-Rochlitz a. d. Iser auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 30. Mai 1890. Z. 20.093.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Dampftrambahn von Währing über Gersthof, Pötzleinsdorf, Neustift und Salmannsdorf nach Neuwaldegg. (Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. Statthalterei in Wien das von dem Kaufmanne Hermann Frühe in Währing am 22. Februar vorgelegte generelle Project für eine Dampftrambahn von Währing über Gersthof, Pötzleinsdorf, Neustift und Salmannsdorf nach Neuwaldegg bis zum Dornbacher Parke mit der Aufforderung übermittelt, bezüglich dieses vom technischen Standpunkte im Allgemeinen als zur Ausführung geeignet befundenen Projectes im Sinne der Bestimmungen der §§ 10—14 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten und zu dieser commissionellen Amtshandlung sämmtliche Interessenten und insbesondere auch Vertreter der competenten Strassenbehörden der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, sowie der Wiener Tramway und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft beizuziehen. Die effectiven Baukosten dieser circa 7 km langen Trambahn sind inclusive Fahrpark und Intercalarzinsen, sowie eines Reservefond von 10.000 fl., im Ganzen mit 500.000 fl., d. i. mit circa 62.500 fl. pro Kilometer, veranschlagt. [H.-M.-Z. 7758.]

Project einer Localbahn gemischten Systems von Ischl bis zur Dachsteinaussicht auf der Hütteneckalpe. (Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, bezüglich des von dem Ingenieur Eduard Miller in Budapest vorgelegten generellen Projectes für eine Localbahn gemischten Systems vom rechten Traunufer bei Ischl bis zur Dachsteinaussicht auf der Hütteneckalpe im Sinne der Bestimmungen der §§ 10—14 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. Zu dieser Amtshandlung werden sämmtliche Interessenten und insbesondere auch Vertreter des Obersthofmeisteramtes Sr. k. und k. Apostolischen Majestät, sowie der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und der Curvorstehung in Ischl beigezogen werden. [H.-M.-Z. 14.709.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Durchlässe aus Stampfbeton.) Die Normalpläne für die Herstellung von Durchlässen bis zu 1·5 m Weite aus Stampfbeton bei den von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn noch auszuführenden Localbahnen wurden unter der Bedingung zur Ausführung genehmigt, dass hiezu nur inländischer Cement verwendet werde. [25. Mai, Z. 20.020.]

— (Linie Wien-Krakau: Herstellung eines eisernen Uebergangsteges in der Station Stauding.) In der Station Stauding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangt ein eiserner Uebergangsteg zum Zwecke der Verbindung der Wartehalle des Bahnhofes der Localbahn Stauding-Wagstadt mit dem Aufnahmsgebäude der Hauptbahn und der Localbahn Stauding-Stramberg zur Ausführung. [12. Mai, Z. 19.233.]

— (Linie Lundenburg-Prerau: Auswechslung zu schwacher Eisenconstructionen.) Die Auswechslung der für den derzeitigen Verkehr zu schwachen, aus den Jahren 1862 und 1869 stammenden Eisenconstructionen bei den 1·7 bis 1·9 m weiten Objecten in km 130·30, 132·28, 177·19, 181·14 und 181·55 der Linie Lundenburg-Prerau ist genehmigt worden. [17. April und 18. Mai, ZZ. 13.789 und 18.200.]

— (Linie Brünn-Prerau: Barrièrensignal bei Holubitz.) Auf der südlichen Stationsseite von Holubitz wird ein Barrièrensignal zum Zugschranken bei der Bezirksstrassen-Uebersetzung hergestellt. [10. Mai, Z. 11.946.]

— (Linie Olmütz-Sternberg: Herstellungen am Bahnhofe in Sternberg.) Das Project für die Herstellung eines sechsten Ausweichgeleises, sowie das der Erweiterung der bestehenden Kohlenrutschanlagen in der Station Sternberg ist genehmigt worden. [31. März, Z. 27.386 ex 1889.]

— (Linie Kojetein-Chropin: Inundationsbrücke in km 75·790.) In km 75·790 der Strecke Kojetein-Chropin wird eine Inundationsbrücke von zwei Oeffnungen, jede von 9·4 m lichter Weite, eingeschaltet. [21. Mai, Z. 13.603.]

— (Linie Kojetein-Bielitz: Uebertragung einer Brückenwaage.) Die in der Station Pogorsch entbehrliche Geleisebrückenwaage wird nach der Station Golleschau übertragen. [21. Mai, Z. 14.900.]

— (Linie Rohatetz—Sudoměritz-Petrau: Uebergabe der Wege und Wasserläufe.) Die Uebergabe der aus Anlass des Baues der Localbahn Rohatetz—Sudoměritz-Petrau umgelegten Wege und Wasserläufe an die betreffenden Interessenten hat stattgefunden. [26. Mai, Z. 14.016.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Signalanlage auf dem Bahnhofe Ostrau-Witkowitz.) Die Herstellung einer Signalanlage mit Weichenabhängigkeit zur Deckung und Sicherung des Bahnhofes Ostrau-Witkowitz gegen Fahrten von dem neuen Rangirbahnhofe ist genehmigt und auch der Benützungsconsens hiefür bereits ertheilt worden. [4. April, Z. 1671.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Zugsverbindung Wien-Salzkammergut.) Zur Bequemlichkeit des reisenden Publicums und insbesondere zum Zwecke der Herstellung einer convenablen Zugsverbindung von Wien nach den Stationen des Salzkammergutes über Sonn- und Feiertage wird vom 15. Juni angefangen an jedem Sonn- oder Feiertag, bezw. bei unmittelbar auf einander folgenden Festtagen nur am ersten dieser Tage von Attnang bis Ischl ein neuer Personenzug, welcher in allen Stationen und Haltestellen dieser Strecke anhält und in Ischl prompten Anschluss an einen bestehenden Zug nach Aussee und Steinach-Irdning findet, zu den nachfolgenden Verkehrszeiten eingeleitet werden, und zwar: Attnang ab 3 U. 50. M. Früh, Gmunden an 4 U. 16 M. Früh, Ebensee 4 U. 59 M. Früh, Ischl an 5 U. 35 M. Früh und Aussee 6 U. 55 M. Früh.

Dieser Zug findet in Attnang Anschluss an den von Wien Westbahnhof 8 U. 15 M Abends abgehenden Schnellzug, so dass nunmehr eine sehr günstige Nachtzugsverbindung zwischen Wien und Gmunden, Ischl und Aussee hergestellt wird.

Aus diesem Anlasse wird der bisher an jedem einem Sonn- und Feiertage vorhergehenden Wochentag bei dem Abend-Personenzuge von Wien Westbahnhof mit Abfahrt um 9 U. 35 M Abends cursirende Schlafwagen nach Aussee nunmehr von Wien aus dem um 8 U. 15 M. Abends abgehenden Schnellzuge, und zwar zum ersten Male von Wien ab am 14. Juni Abends, beigegeben werden. Die Rückfahrt des Schlafwagens erfolgt unverändert mit Personenzug von Aussee ab 10 U. 14. M. Abends an Sonn-, bezw. Feiertagen, die Ankunft in Wien mit dem Schnellzuge um 6 U. 45 M. Früh.

— (Schnellzugsverkehr Wien—Lend-Gastein—Zell a/See—Innsbruck.) Im Interesse des reisenden Publicums wird darauf aufmerksam gemacht, dass der directe Tagesschnellzug Nr. 103 von Wien Westbahnhof nach Lend-Gastein, Zell a/See, Innsbruck und Landeck getrennt von jenem Nr. 3 der Route Wien-Linz-Salzburg gefahren wird. Die Abfahrt des Früh-Schnellzuges Nr. 103 nach Lend-Gastein, Zell a/See, Innsbruck, Bregenz, Zürich etc., und von Steinach-Irdning abzweigend nach Aussee erfolgt um 7 U. 50 M. Früh, und zwar über Amstetten-Selzthal-Bischofshofen.

Bei diesem Zuge Nr. 103 cursiren die directen Wagen von Wien nach Innsbruck und Bregenz, sowie von Wien nach Aussee, während bei der Fahrt mit Zug Nr. 3 von Wien um 7 U. 35 M. Früh via Salzburg nach Innsbruck oder via Attnang nach Aussee ein Umsteigen nothwendig wird.

Ausser dem Vortheile der späteren Abfahrt von Wien gewährt die Reise mit dem Zuge um 7 U. 50 M. über Amstetten die sehr lohnende Fahrt durch das „Gesäuse" bei Tag und einen bequemen Mittags-Aufenthalt von 28 Minuten in der Station Selzthal.

In der Gegenrichtung verkehren die directen Wagen von Bregenz und Insbruck nach Wien, sowie jene von Aussee nach Wien ebenfalls mit dem Zuge via Selzthal-Amstetten, dessen Ankunft in Wien Westbahnhof als Schnellzug Nr. 104 schon um 8 U. 30 M. Abends erfolgt, während der Tagesschnellzug Nr. 4 aus Salzburg und Ischl in Wien erst um 9 U. 10 M. Abds. eintrifft.

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. (Anschaffung von 2 Stück Hebevorrichtungen für die Zahnradachsen der Locomotiven.) Die k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen hat nach der vom Ingenieur Roman Abt in Vorlage gebrachten Constructionszeichnung 2 Stück Hebevorrichtungen zu den Zahnradachsen der Locomotiven für die genannte Localbahn bei dem oberwähnten Ingenieur in Bestellung gebracht. [2. Juni, Z. 23.331.]

Böhmische Westbahn. (Einführung des elektrischen Intercommunications-Signales, System Rayl, bei den Schnellzügen.) Die Verwaltung der Böhmischen Westbahn hat bei den mit 1. Juni in Verkehr gesetzten Schnellzügen das elektrische Intercommunications-Signal, System Rayl, eingeführt. Bei Zügen, welche mit diesem Signale vollständig ausgerüstet sind, ist nur der Gepäckswagen mit der Dampfpfeife durch die Signalleine verbunden, weil auch die Zugsbegleiter das Intercommunications-Signal für die von ihnen zu gebenden Signale zu benützen haben. Ist jedoch ein Theil der Zugsgarnitur nicht mit dem Rayl'schen Signale versehen, so wird die Signalleine über den ganzen Zug gespannt. Bei den für die elektrischen Intercommunications-Signale eingerichteten Zügen wird eine über den ganzen Zug reichende Leine im Hüttelwagen mitgeführt, um selbe beim Versagen des Intercommunications-Signales in Gebrauch nehmen zu können. Die k. k. General-Inspection hat die von der Bahnverwaltung an das Executiv-Personale hinausgegebene Instruction über die Verwendung des elektrischen Intercommunications-Signales, System Rayl, unterm 22. Mai genehmigt. [G.-I.-Z. 7422.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Aenderung des böhmischen Stationsnamens für Liebenthal.) Ueber Anregung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Landskron hat die Verwaltung der genannten Bahn dem Ansuchen des Gemeindeamtes Liebenthal, den bisher mit „Libnětov" angenommenen böhmischen Namen für die Station Liebenthal auf die richtige Uebersetzung „Dolni Dobrouc" abzuändern, stattgegeben. Die erstere Bezeichnung betrifft eigentlich den Ort Liebenthal im Trautenauer Verwaltungsbezirke, nicht aber den der Station entsprechenden Namen. Obige Abänderung erfolgte ab 1. Juni. Das k. k. Handelsministerium hat hiezu die Genehmigung ertheilt. [4. Juni, Z. 23.322.]

Südbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 20 Stück Intercommunicationswagen.) Die Verwaltung der genannten Bahngesellschaft hat beschlossen, 3 Stück Personenwagen I./II. Classe, 8 Stück Personenwagen II. Classe, sämmtlich mit Stirn- und Seitencorridor, nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 15. September 1888, Z. 33.187, und 6 Stück Personenwagen III. Classe mit Mittelgang, einem Stirncorridor und einer offenen Plattform nach der gleichfalls mit dem erwähnten Erlasse genehmigten Type anzuschaffen und diese Lieferung zwei inländischen Waggonfabriken zu übertragen. Gleichzeitig gelangen zur Anschaffung 3 Stück Wagen III. Classe mit Postcoupé nach neu aufgestellten Typenplänen, welche vom k. k. Handelsministerium genehmigt worden sind. [4. Juni, Z. 14.913.]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Herstellung von Telephonlinien.) Die Haltestellen Perchtoldsdorf (Hochstrasse) und Liechtenstein, in welchen fahrplanmässig Zugskreuzungen stattfinden, entbehrten eines Verständigungsmittels, wenn bei Unregelmässigkeiten im Zugsverkehre eine Verlegung dieser Kreuzungen stattfinden sollte. Die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. liess daher durch die k. k. Telegraphen-Direction für Niederösterreich die Haltestrasse Hochstrasse mit Rodaun und die Haltestelle Liechtenstein mit Perchtoldsdorf (Brunnergasse) mittelst Telephonlinien verbinden. Den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung nahm die k. k. General-Inspection unterm 20. Mai zur Kenntniss. [G.-I.-Z. 7305.]

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Anschaffung von 200 Lowries.) Die Verwaltung der genannten Gesellschaft hat beschlossen, 200 Stück Lowries, hievon 40 Stück mit Bremse, anzuschaffen. Die Lieferung dieser Wagen, welche nach vom k. k. Handelsministerium genehmigten Typenplänen gebaut werden, wurde zwei inländischen Waggonfabriken übertragen. [6. Juni, Z. 20.088.]

Wien-Floridsdorfer Mineralöl-Fabrik in Wien. (Anschaffung von Untergestellen mit und ohne Bremse.) Die genannte Fabrik hat einer inländischen Waggonfabrik die Lieferung von 3 Stück eisernen Untergestellen mit Bremse und gedeckter Hütte und von 7 Stück eisernen Untergestellen ohne Bremse, auf welche sodann je eine Cisterne für Petroleumtransporte aufmontirt werden soll, übertragen. Diese Cisternen sind jetzt auf Plateauwagen der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft montirt, werden von denselben abgenommen und auf den neuen eisernen Gestellen befestigt. Diese 10 Wagen werden in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einrangirt werden. Das k. k. Handelsministerium hat die eingereichten Typenpläne für die in Rede stehenden Untergestelle genehmigt. [31. Mai, Z. 19.725.]

Ausland.

Preussen. (Schliessung des Hamburger Bahnhofes in Spandau für den Güter- u. s. w. Verkehr.) Am 1. Juni wurde der Hamburger Bahnhof in Spandau für den Güterverkehr, die Abfertigung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen geschlossen und die Abfertigung dieser Gegenstände ausschliesslich nach dem Lehrter Bahnhofe in Spandau verlegt. Die Abfertigung von Personen und Reisegepäck findet vom gedachten Zeitpunkte ab bei denjenigen Local- und Vorortezügen, welche in Spandau enden, bezw. von dort ausgehen, lediglich nach bezw. von dem Hamburger Bahnhofe in Spandau, bei allen übrigen Zügen ausschliesslich nach, bezw. von dem Lehrter Bahnhofe in Spandau statt.

Sachsen. (Etat der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.) Die ziffermässigen Ausweise in dem Berichte des Finanz-Ausschusses der zweiten Kammer über den Etat der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in der Budget-Periode 1888—1889 geben ein erfreulichen Bild über den Aufschwung, welcher innerhalb des gedachten Zeitraumes sowohl im Personen- und Güterverkehre, wie auch in den finanziellen Ergebnissen des sächsischen Eisenbahnbetriebes platzgegriffen hat. Die Steigerung im Personenverkehre betrug im Jahre 1888 gegenüber dem Vorjahre in der Zahl der beförderten Personen 8·74 pCt., in den Einnahmen 6·68 pCt., in der Zeit vom 1. Jänner bis 1. October 1889 gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1888 aber in der Personenzahl 7·2 pCt., in der Einnahme 5·7 pCt. Dieser vermehrten Frequenz entsprach auch die Vermehrung der Personenzüge, von welchen im Jahre 1888 rund 19.000 mehr als im Vorjahre abgelassen wurden. Was die allseitig gewünschte Vereinfachung und Ermässigung der Personentarife betrifft, so wurde zwar Seitens der Staatsregierung an dem Bestreben, solche herbeizuführen, festgehalten, namhafte Fortschritte in dieser Richtung können jedoch theils wegen des Mangels an geeigneten Vorschlägen, theils wegen der Schwierigkeiten einer Vereinbarung mit den benachbarten deutschen Staaten nicht erzielt werden. Im Güterverkehre überragte die in den Jahren 1887 bis 1889 zu bemerken gewesene Steigerung bei Weitem das relative Erträgniss der neu zugewachsenen Strecken; die somit constatirte allgemeine Verkehrszunahme wird hauptsächlich auf Gründe des wirthschaftlichen Aufschwunges zurückgeführt, der namentlich im Localverkehre eine vermehrte Güterbewegung zur Folge hatte. Die Steigerung im directen und Durchgangsverkehre dagegen wird wesentlich der Vermehrung der Kohlentransporte zugeschrieben. Das Ergebniss der Güterbewegung bezifferte sich im Jahre 1888 auf rund 11 Millionen Tonnen mit 38 Millionen Mark Einnahmen, wogegen in den drei ersten Quartalen 1889 bereits eine relative Zunahme von $^{3}/_{4}$ Millionen Tonnen und 3 Millionen Mehreinnahmen eintrat. Bezüglich der nächsten Zukunft stellt der Bericht eine Verstärkung der sächsischen Betheiligung an dem Nord-Süddeutschen Verkehre in Aussicht, nachdem es gelungen sei, die österreichischen Bahnverwaltungen zur Aufgabe ihres gefährlichen Wettbewerbes gegen die deutschen Verkehrswege zu veranlassen. Im Tarifwesen stehe eine Umgestaltung für den Fall bevor, dass die Beschlüsse der deutschen Eisenbahn-Conferenz betreffs Unterscheidung zwischen Schwergütern und Leichtgütern zur Durchführung gelangen sollten. Im sächsischen Eisenbahntarifwesen speciell wären jedoch massgebende Aenderungen weder in der Etatperiode 1888—1889 eingetreten, noch seien solche für die nächste Finanz-Periode in Aussicht genommen.

England. (Ein neuer Expresstrain der Peninsular und Oriental Dampfschiffahrts-Gesellschaft.) Die Schwierigkeiten, die sich durch die Beförderung der grossen Menge indischer Poststücke zusammen mit den Passagieren von London nach Brindisi und zurück im Anschlusse an die indische Postdampferlinie ergeben, haben die Peninsular und Oriental Dampfschiffahrts-Gesellschaft veranlasst, mit der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft und den betheiligten Bahnen einen Vertrag abzuschliessen, wonach ein besonderer Luxuszug unter dem Namen „Peninsular-Express" eingeführt wird, welcher einerseits von London jeden Freitag um 3 U. 15 M. Nachmittags und anderseits von Brindisi sofort nach Ankunft des indischen Dampfers abgehen wird. Der Zug enthält Salonwagen für 50 Reisende, einen Restaurationswagen, und geht ab Calais ohne Wagenwechsel bis Brindisi, woselbst die Ankunft am Sonntag 4 U. Nachmittags derart erfolgt, dass die Passagiere noch bei Tage an Bord des Dampfers gehen können. Der indische Postzug verlässt wie bisher London jeden Freitag 8 U. 15 M.

Abends, führt aber von Paris ab keine Passagiere mehr und langt in Brindisi unmittelbar nach dem Expresszug an. Der erste Zug wird am 18. Juli von London abgelassen werden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan des gesellschaftlichen Localdampfers „Medea" zwischen Galatz und Batum für Juni—September.) Die Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bringt unterm 8. Juni zur Kenntniss, dass der gesellschaftliche Seedampfer „Medea" monatlich zweimal im Personen- und Güterdienst zwischen Galatz und Batum fährt. Für Juni—September gilt folgender Fahrplan ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes:

Reise Nr.	Hinfahrt: Galatz Abfahrt	Hinfahrt: Batum Ankunft	Rückfahrt: Batum Abfahrt	Rückfahrt: Galatz Ankunft
8	18. Juni	21. Juni	24. Juni	27. Juni
9	2. Juli	5. Juli	8. Juli	11. Juli
10	16. Juli	19. Juli	22. Juli	25. Juli
11	30. Juli	2. August	5. August	8. August
12	13. August	16. August	19. August	22. August
13	27. August	30. August	2. Septbr.	5. Septbr.
14	10. Septbr.	13. Septbr.	16. Septbr.	19. Septbr.

Passagier-Fahrpreise:

Von	Francs I. Cl.	Francs II. Cl. Verdeck	Von	Papierrubel I. Cl.	Papierrubel II. Cl. Verdeck
Galatz nach Batum . .	78.—	26.—	Batum nach Sulina . .	27.—	9.—
Sulina nach Batum . .	70.—	23.—	Batum nach Galatz . .	30.—	10.—

Die Fahrpreise verstehen sich exclusive Verköstigung. Jedes Fahrbillet gibt Anspruch auf 50 kg Freigepäck. Für das Uebergewicht besteht der Tarif von 2 Rubel per 100 kg. Gesellschaftliche Vertretung in Batum: R. Rychner & Co.

— (Fahrplan der gesellschaftlichen Localschiffe auf der Strecke Wien—Nussdorf—Klosterneuburg—Lang-Enzersdorf.) Mit 9. Juni tritt für den Localschiffdienst zwischen den Donaucanal-Stationen und Nussdorf, dann ab Lang-Enzersdorf und Klosterneuburg nach Nussdorf und Donaucanal-Stationen ein neuer erweiterter Fahrplan in Kraft. Die Abfahrt erfolgt ab Sofienbrücke 9 U. 35 M. Vorm. und 2 U. 35 M. Nachm., ab Stefaniebrücke 7 U. 30 M. Früh, 10 U. Vorm., 2 U., 3 U., 4 U., 5 U. Nachm., 6 U., 7 U. und 8 U. Abends. Die Ankunft in Nussdorf erfolgt um 8 U. 10 M. Früh, 10 U. 40 M. Vorm., 2 U. 40 M., 3 U. 40 M., 4 U. 40 M. 5 U. 40 M. Nachm., 6 U. 40 M., 7 U. 40 M., 8 U. 40 M. Abds. In der Richtung von Wien den Donaucanal aufwärts finden keine Fahrten nach Klosterneuburg und Lang-Enzersdorf statt.

Die Abfahrt ab Lang-Enzersdorf erfolgt um 7 U. und 8 U. Früh; ab Nussdorf um 7 U. 25 M., 8 U. 25 M. Früh, 9 U., 11 U. 25 M. Vorm., 3 U. 25 M., 4 U., 5 U. Nachm., 6 U., 7 U., 8 U. 25 M. und 9 U. 25 M. Abends. Die Ankunft in Stefaniebrücke erfolgt um 7 U. 50 M. (bezw. in Weissgärber 7 U. 57 M.) Früh, 8 U. 50 M. (bezw. Sofienbrücke 9 U. 03 M.), 9 U. 25 M., 11 U. 50 M. Vorm., 3 U. 50 M., 4 U. 25 M., 5 U. 25 M. Nachm., 6 U. 25 M., 7 U. 25 M., 8 U. 50 M. (bezw. in Sofienbrücke 9 U. 03 M.) und 9 U. 50 M. Abends.

Die Saisonkarten, welche in Heften à 40 Stück, und zwar für die Strecke Wien-Nussdorf oder umgekehrt, zum Preise von 5 fl., und Enzersdorf- oder Klosterneuburg-Wien zum Preise von 7 fl. incl. Billetstempelgebühr ausgegeben werden, behalten ihre Giltigkeit auch an Sonn- und Feiertagen.

— (Donaufahrt Passau-Linz-Wien-Stefaniebrücke oder Praterquai in Einem Tag.) Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat die Einrichtung getroffen, dass täglich um 5 U. Früh ein Dampfer von Passau nach Linz fährt, welcher dortselbst gegen 9 U. Früh eintrifft. Die Abfahrt des Postschiffes von Linz nach Wien erfolgt um 10 U. Vorm., so dass die Fahrt auf der Donau von Passau nach Wien (Stefaniebrücke oder Praterquai), woselbst der Dampfer nach 6 U. Abds. einlangt, in Einem Tage ermöglicht wird. Die im Rundreiseverkehr bestehenden Rundreisecoupons für die Strecken Passau-Linz und Linz-Wien berechtigen die Reisenden, ohne Aufzahlung auch die gesellschaftlichen Schiffe auf der gleichen Strecke zu benützen.

Verschiedene Mittheilungen.

Behandlung der wehrpflichtigen Eisenbahn-Bediensteten während ihrer Einberufung zum Militärdienste. (Reform der diesbezüglichen Vorschriften.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Hinblicke darauf, dass die bei den ungarischen Bahnverwaltungen bestehenden Vorschriften über das Vorgehen gegenüber den wehrpflichtigen Eisenbahn-Bediensteten während ihrer Einberufung zum Militärdienste mit Rücksicht auf die seither geänderten Verhältnisse, namentlich aber auf die Bestimmungen des ungarischen Landsturm-Gesetzes in vielen Beziehungen reformbedürftig erscheinen, sich veranlasst gesehen, eine Revision, beziehungsweise Umarbeitung obiger Vorschriften ins Auge zu fassen. Zu diesem Behufe wurde zunächst die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aufgefordert, den Entwurf einer neuen einschlägigen, den thatsächlichen Verhältnissen und gesetzlichen Anordnungen entsprechenden Vorschrift auszuarbeiten. Nachdem der von der genannten Direction demgemäss ausgearbeitete Entwurf von den ungarischen Bahnverwaltungen angenommen wurde, hat der kgl. ungar. Handelsminister diesen Entwurf dem k. k. Handelsministerium mitgetheilt und dessen Einflussnahme zu dem Zwecke in Anspruch genommen, damit der Gegenstand auch Seitens der österr. Bahnverwaltungen in Berathung gezogen und in Anbetracht der diesfalls in beiden Reichshälften bestehenden gleichartigen Verhältnisse thunlichst einer übereinstimmenden und gleichzeitigen Regelung zugeführt werde. Des Weiteren hat das k. und k. Reichs-Kriegsministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium für Landesvertheidigung unter dankender Hervorhebung der bisher Seitens der Bahnverwaltungen in Absicht auf die Einrechnung der von ihren wehrpflichtigen Bediensteten im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle beim Heere, bei der Landwehr oder im Landsturme zugebrachten Dienstzeit in die bei der Pensionsbemessung giltige Dienstzeit bethätigten Entgegenkommens die Aufmerksamkeit darauf gelenkt, dass an die bezügliche Bewilligung die Bedingung geknüpft wurde, dass von den betreffenden Personen die Beiträge zum gesellschaftlichen Pensionsfonde während der ganzen Dauer der Abwesenheit geleistet werden müssen. Durch diese Bedingung werde die Begünstigung für die überwiegende Mehrzahl der dem Mannschaftsstande angehörigen Bediensteten gegenstandslos, weil denselben bei der Einrückung im Mobilisirungsfalle Seitens der Bahngesellschaften der letztbezogene Gehalt nur für eine ganz kurze Zeit ausbezahlt werde, daher sie als zumeist ganz unbemittelt die fraglichen Beiträge während ihres Militärdienstverhältnisses von ihren geringen ärarischen Mannschaftsgebühren zu leisten nicht im Stande wären und in Folge dessen ihrer Ansprüche auf die gesellschaftliche Pension verlustig würden. Im Hinblicke auf diese Sachlage hat nun das genannte k. und k. Ministerium in der Absicht, den in Frage stehenden wehrpflichtigen Bediensteten den erworbenen Anspruch auf die gesellschaftliche Pension zu wahren, ohne andererseits den Pensionsfond selbst zu schädigen, den Vorschlag gemacht, dass Seitens der Bahnverwaltungen Nachstehendes festgesetzt werde: Für die im Mobilisirungsfalle zur activen Dienstleistung einrückenden heeres-, landwehr- oder landsturmpflichtigen Bediensteten der Verkehrsanstalten, welche dem Mannschaftsstande angehören, wäre die Einzahlung der Pensionsbeiträge unbeschadet des Fortbestandes des Pensionsanspruches und unter Aufrechthaltung der Einrechnung der Militärdienstzeit in die gesellschaftliche Dienstzeit, während der Mobilität zu sistiren. Nach durchgeführter Demobilisirung wären von diesen Bediensteten die rückständigen Pensionsrücklässe in entsprechenden Raten nachzutragen. Bezüglich der invalid gewordenen oder mit Tod abgegangenen Bediensteten wären die rückständigen Pensionsrücklässe

eventuell von ihrer Pension, beziehungsweise von der Pension der Hinterbliebenen gleichfalls in Raten nachzutragen. Das k. k. Handelsministerium hat nunmehr auf Grund des Ergebnisses einer am 12. April mit den Vertretern mehrerer Bahnverwaltungen im Gegenstande im Handelsministerium abgehaltenen Vorbesprechung, bei welcher es sich herausstellte, dass die in dem Eingangs erwähnten, Seitens des kgl. ungar. Ressortministers mitgetheilten Entwurfe enthaltenen Bestimmungen in den wesentlichen Punkten keine bedeutenden Abweichungen von den derzeit bei den österr. Bahnverwaltungen in Geltung stehenden einschlägigen Vorschriften aufweisen, und dass letztere nach manchen Richtungen hin in Betreff der Behandlung der im Heeresverbande befindlichen Bediensteten weitergehende Begünstigungen enthalten, welche übrigens nach Absicht der vertretenen Bahnverwaltungen auch für die Zukunft aufrecht erhalten bleiben sollen, dem Verwaltungsrathe der Oesterr. Nordwestbahn als derzeit vorsitzenden Verwaltung der Eisenbahn-Directoren-Conferenz eine Abschrift des oberwähnten, vom kgl. ungar. Handelsministerium mitgetheilten Entwurfes und eine Abschrift des bei obiger Besprechung den vertretenen Bahnverwaltungen mitgetheilten, von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ausgearbeiteten Vermittlungsvorschlages mit der Einladung übermittelt, den Gegenstand unter Bedachtnahme auf die erwähnte Anregung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums in der gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenz zur Erörterung zu bringen, damit in der Angelegenheit ein übereinstimmendes Vorgehen der österr. und ungar. Bahnverwaltungen ermöglicht werde. Das k. k. Handelsministerium gab hiebei der Erwartung Ausdruck, dass es den Bahnverwaltungen im Hinblicke auf das der k. k. Heeresverwaltung gegenüber vielfach bewährte patriotische Entgegenkommen gelingen werde, im Gegenstande eine den Wünschen der k. k. Heeresverwaltung einerseits, sowie den Interessen der Betheiligten andererseits thunlichst Rechnung tragende Beschlussfassung zu erzielen. Schliesslich wurde bei diesem Anlasse der Verwaltungsrath der genannten Bahnverwaltung auch eingeladen, es der Erwägung der österreichischen Bahnverwaltungen nahe zu legen, ob es sich nicht empfehlen dürfte, im Interesse der Vollständigkeit in die neue Vorschrift auch die in den gesellschaftlichen Krankencassen-Statuten enthaltenen Bestimmungen in Betreff der Ansprüche der zum Militärdienste einberufenen Cassenmitglieder (§ 5 des Musterformulares eines Krankencassa-Statutes, Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 44 ex 1889) aufzunehmen, beziehungsweise darauf hinzuweisen.
[23. April, Z. 7619.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXV. Stückes.) Das am 7. Juni herausgegebene XXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1011: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 30. Mai 1890, Z. 34.029, betreffend die Einfuhr von Rindern, Schafen und Ziegen aus Ungarn nach Galizien.

Nr. 1012: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 2. Juni 1890, Z. 38.591, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Grybów.

Nr. 1013: Erlass der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 27. Mai 1890, Z. 7551, an die unterstehenden Bezirkshauptmannschaften und an die Stadtgemeinde-Vorstehungen in Linz und Steyr, betreffend die Hinausgabe eines Formulares der Certificate für den Transport geschlachteter Thiere oder rohen Fleisches.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 4. Verbesserungen an Löthlampen und Löthkolben. — Oscar Huff. 30./11.
„ 4. Sicherheits-Löscher. — R. Ditmar. 13./12
„ 4. Petroleum-Gasbeleuchtungs-Apparat mit mobilem Freibrenner. — Emil Fischl. 16./12.
„ 11. Auslegbarer Index bei Copir- und anderen Geschäftsbüchern. — Emil Savôn. 11./12.
„ 11. Maschine und Verfahren zum Sammeln und Zusammentragen von gefalzten Bogen zu Büchern. — Richard Fricke und Louis Schütz. 5./12.
„ 12. Neuerungen an den Vorrichtungen zum Filtriren von Wasser. — Omar Hestren Jewell und Ira Hestren Jewell. 2./12.
„ 13. Wärmehaltende Hülle für Röhrenleitungen und Gefässe, Kessel etc. — H. Berchtold. 30./11.
„ 13. Dampfkesselspeisevorrichtung. — Josef Bernard d'Arbigny de Chalus. 2./12.
Classe 13. Neuerungen an Tenbrink-Kesseln mit elliptischem Mantel und senkrecht dazu stehendem Feuerrohre. — Hans Knapp. 3./12.
„ 13. Sicherheits-Allarmapparat für Dampfapparate, bei welchem ein Abströmen der Kochergase, Dämpfe oder Flüssigkeiten verhütet ist. — C. Völckner. 4./12.
„ 13. Vorrichtung zur selbstthätigen Ein- und Ausschaltung von Kessel-Speisepumpen. — Emil Twerdy. 7./12.
„ 13. Verfahren und Apparat zum Erzeugen von Dampf und zum Verdampfen verschiedenartiger Flüssigkeiten — Hugh Mc. Phail, Ed. Simpson und Ch. H. Simpson. 9./12.
„ 13. Verbesserung an Dampfkesseln. — Frederick Charles Winbey. 9./12.
„ 13. Verbesserungen an Schnellsied-Dampfkesseln, besonders für Feuerlöschzwecke geeignet. — William Edwin Thursfield. 10./12.
„ 13. Wasserstandsanzeiger mit Sicherheitspfeife, genannt „Speiserufer für Dampfkessel". — Robert Klein. 12./12.
„ 14. Combinirte Dampf- und Heissluft-Dampfmaschine. — Wilh. Schmidt. 28./11.
„ 14. Baudis'sche zwangläufige Lenkersteuerung für variable Expansion und Reversirung. — Prager Maschinenbau-Actiengesellschaft. 28./11.
„ 19. Eiserner Panzerschneepflug. — Ferdinand Förster. 7./11.
„ 19. Eiserne Kastenschwelle für Schienengeleise. — Ch. Delorme und E. Brochon. 30./11.
„ 20. Weiche für Eisenbahnen mit senkrechter Spur. — Carl Zipernowski. 6./10.
„ 20. Automatische An- und Abkuppelung der Eisenbahnwaggons. — Carl Pittner. 30./11.
„ 20. Aufhängevorrichtung für Gewehre in Eisenbahnwagen. — Alexander Kirchhammer und Rob. Landauer. 30./11.
„ 20. Eine Zugbarrière. — Carl Clauss. 2./12.
„ 20. Neuerungen in der Herstellung des Borck'schen Tyres-Befestigungsmittels. — Franz Léonard. 19./12.
„ 21. Neuerungen in der elektrischen Beleuchtung von Eisenbahnzügen. — Illius Augustus Timmis. 2./12.
„ 21. Neuerungen an secundären Batterien oder Accumulatoren. — Walter Francis Smith. 2./12.
„ 21. Neue elektrische Hülsen-Bogenlampe. — Johann Hawlik. 3./12.
„ 21. Neuerungen in der Construction und im Betriebe von Wechselstrommotoren. — Nicola Tesla. 3./12.
„ 21. Neuerungen an Wechselstrommotoren. — Nicola Tesla. 3./12.
„ 21. Verfahren zur Herstellung von Metall-Elektroden für galvanische Elemente. — Friedrich Marx. 16./12.
„ 21. Neuerungen an elektrischen Lampen zum Abgeben von Signalen. — John Price Rees. 9./12.
„ 21. Verbesserungen an Secundärbatterien. — Charles Henry Jogan. 10./12.
„ 42. Geleiselehre. — Anton Lang und Josef Arnold. 12./12.
„ 47. Riemenaufleger. — Ernst Hammesfahr. 30./11.
„ 47. Eine Gelenkkuppelung für gleichförmige Uebertragung. — Max Mannesmann. 30./11.
„ 48. Darstellung einer schwarzen Patina, auf Gusseisen, Schmiedeeisen und Stahl, sowie auf Zink und Zinn, um dieselben gegen das Rosten zu schützen. — Alexander E. Haswell und Arthur G. Haswell. 6./12.
„ 59. Rotirende Dampfmaschine. — R. Ch. Fischer. 4./12.
„ 59. Verbesserungen in direct doppelwirkenden Dampf-, Druck- und Saugpumpen, besonders für Feuerlöschzwecke geeignet. — William Edwin Thursfield, 10./12.
„ 61. Feuerlöschapparat. — The Fire Extinguisher Company of America. 10./12.
„ 61. Chemisches Feuerlöschmittel. — The Fire Extinguisher Company of America. 10./12.
„ 61. Rettungsvorrichtung bei Feuersgefahr. — Carl Teuber. 13./12.
„ 65. Vorrichtung zur Fortbewegung von Schiffen und Wasserfahrzeugen durch Hohlcylinder. — Antoine Damaskinos. 26./11.
„ 65. Verfahren und Apparat zur Verhinderung oder Verminderung des Rollens von Schiffen bei Seegang. — John Isaak Thornycroft. 12./12.
„ 81. Sicherheitsplombe. — Dr. Benno Edler von Possaner-Ehrenthal. 3./12.
„ 85. Streuapparat für tragbare Closets und Aborte. — Anders Magnus Petersson und Hans Petersson. 17./12.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes für Biertransporte von Pilsen und Plzenec nach der Schweiz, sowie für leere Bierfässer in umgekehrter Richtung.

Am 15. Juli 1890 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Bier in Fässern, sowie von retourgehenden leeren Bierfässern zwischen Pilsen, Station der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, dann Pilsen und Plzenec, Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Jura-Simplon-Bahn und der Neuenburg-Jurabahn andererseits, in Wirksamkeit.

Tarifexemplare sind bei der Direction der k. k. pr. Böhmischen Westbahn in Prag und im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1890. [392]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Galizisch-Danziger Güterverkehr via Granica-Illowo.

Wiedereinführung von Frachtsätzen für Getreide pp.

Im Nachhange zu der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 14. December 1889 (Seite 2279) erfolgten Publication wird zur Kenntniss gebracht, dass die im Tarife für den rubricirten Verkehr enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Getreide pp. von galizischen Stationen mit Giltigkeit vom 19. Juni a./1. Juni n. St. 1890 bis 1./13. September a./n. St. 1890 reactivirt werden.

Wien, am 13. Juni 1890. [393]

K. k. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Petroleumverkehr ab Elbeteinitz und Pardubitz.

Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1890.

Am 1. Juli 1890 tritt ein Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1890 giltigen Ausnahmetarife für raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl etc. ab Elbeteinitz und Pardubitz nach gesellschaftlichen österr. Stationen in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Bestimmung, dass die im Tarife enthaltenen Frachtsätze auch für die Artikel Petroleum-Rückstände und Schwefelsäure-Abfallwasser und für leer retourgehende Petroleumfässer angewendet werden.

Wien, am 13. Juni 1890. [394]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Nachträge.

Am 1. August 1890 treten die Nachträge V zu den Getreidetarifen Theil III, Heft 1 und 2, in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Aufhebung der Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Bilin (P. D), Brüx (P. D.) und Komotau (A. T. E.).

Wien, am 13. Juni 1890. [395]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr via Bodenbach.

Nachtrag II zum Tarife vom 1. October 1889.

Mit 1. August 1890 tritt der Nachtrag II zum Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr via Bodenbach vom 1. October 1889 in Kraft, welcher die Aufhebung der Frachtsätze für Dux-Liptitz-Wächterhaus D.B.E. und Ergänzungen der Schleppbahn-Gebühren enthält.

Exemplare dieses Nachtrages II sind durch die gefertigte Direction zu beziehen.

Teplitz, am 13. Juni 1890. [396]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarife vom 1. April 1888.

Mit 1. Juli 1890 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. April 1888 giltigen Verbandstarife in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Einbeziehung von Wien K.F.N.B. und Oe.N.W.B.
2. Bestimmung über den Transport von Flüssigkeiten in Reservoir- (Kessel-, Cisternen-)Wagen.
3. Ergänzung und Abänderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. XIII für Holz.
4. Abänderung des Ausnahmetarifes Nr. VI für Wein etc.
5. Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. VI, VIII und XIII.
6. Ausnahmetarif für Dunggyps.
7. Berichtigungen von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen oder im Wege der Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. Juni 1890. [397]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Fahrbegünstigung für ausser Dienst reisende k. u. k. Militärs, für solche des Ruhestandes, sowie für active Staats- und Hofbedienstete. (Neue Fahrpreise auf den k. k. Staatsbahnen.) Die Einführung des Kreuzer-Zonentarifes für den Personentransport, welcher mit 16. Juni auf den k. k. Staatsbahnen und einigen im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Kraft treten wird, hat eine Abänderung der in dem Normale vom Jahre 1885 festgesetzten 50percentigen Ermässigung der Fahrpreise für k. k., bezw. k. und k. Staats- und Hofbedienstete nothwendig gemacht, und es werden mit Genehmigung des k. k. Handelsministers für active k. k., bezw. k. u. k. Staats- und

Hofbedienstete gleichmässig wie für ausser Dienst reisende k. und k. Militärs und für in Civilkleidern reisende Militärpersonen des Ruhestandes (vergl. Verdgs.-Bl. Nr. 33) auf den k. k. Staatsbahnen und den im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen mit Ausnahme der unten genannten Linien vom 16. Juni ab nachfolgende ermässigte Fahrpreise zur Anwendung gelangen, und zwar: für Schnellzüge: I. Classe 2·5 kr., II. Classe 1·5 kr., III. Classe 1·2 kr., dann für Personenzüge: I. Classe 2 kr., II. Classe 1 kr., III. Classe 0·8 kr. bei voller Anrechnung der betreffenden Zonen-Zuschlags- und der Gepäcksgebühren unter Auflassung des Freigepäcks. Bei Benützung der I. Wagenclasse wird sonach für Schnellzüge ein Personenzugsbillet II. und ein halbes Personenzugsbillet III. Classe, für Personenzüge ein Personenzugsbillet II. Classe, bei Benützung der II. Wagenclasse ein Billet III. Classe der betreffenden Zugsgattung, endlich bei Benützung der III. Wagenclasse für Personenzüge ein Militärbillet III. Classe und für Schnellzüge $1^1/_2$ Militärbillet III. Classe zu lösen sein. Diese ermässigten Fahrpreise finden auf den nachbenannten im Staatsbetriebe stehenden Privat-Localbahnen keine Anwendung, und zwar: Böhmisch-Leipa—Niemes, Chodau-Neudek, Elbogen-Neusattl, Kaschitz-Radonitz, Nusle-Vršovic—Modřan, Potscherad-Wurzmes, Mährische Westbahn mit den Linien Prossnitz-Triebitz, Čellechowitz-Kosteletz und Kornitz-Opatowitz, ferner Olmütz-Čellechowitz, Vöcklabruck-Kammer, Wels (Haiding)-Aschach, Wittmannsdosf-Ebenfurth, Gleisdorf-Weiz, Lemberg-Bełzec (Tomaszów), Kolomeaer Localbahnen und Bukowinaer Localbahnen. Insoweit jedoch auf diesen Localbahnen die 50percentige Ermässigung der dermaligen Fahrpreise sowie des Gepäcks-Freigewichtes von 25 kg auf Grund des Normales vom Jahre 1885 besteht, bleiben diese Begünstigungen auch fernerhin aufrecht. Bei Berechnung der Transportgebühren werden die Bahnlinien im Geltungsbereiche des neuen Tarifes, insoweit dieselben nicht durch Bahnen getrennt sind, welche nicht im Staatsbetriebe stehen, sls ein Netz betrachtet.

Eine Ausnahme hievon machen nur die nachfolgenden Privatbahnen, rücksichtlich welcher eine Durchrechnung des Tarifes im Verkehre mit anderen Linien nicht stattfindet, sondern die Gebühren bis zu und von dem Uebergangspunkte angestossen werden. Es sind dies die Linien: Prag (Smichow)—Obernitz—Brüx—Moldau, Dux—Ladowitz—Ossegg—Bodenbach, Ossegg—Komotau, Hannsdorf—Ziegenhals, Mösel—Hüttenberg und Fehring—Fürstenfeld. Schliesslich findet zufolge einer zwischen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft getroffenen Vereinbarung die für active k. k., bezw. k. u. k. Staats- und Hofbedienstete gewährte 50percentige Fahrpreisermässigung vom bestehenden Tarife gegen die vorgeschriebene Legitimirung rücksichtlich der Wiener Verbindungsbahnen von nun an Anwendung im Verkehre:

a. zwischen Wien-Hauptzollamt und den Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn untereinander;
b. zwischen Wien-Hauptzollamt und den Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Strecken Meidling — Mürzzuschlag, Liesing — Kaltenleutgeben und Mödling—Laxenburg andererseits;
c. zwischen den Stationen Wien-Hauptzollamt und Meidling und den Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn einerseits, dann den Stationen und Haltestellen der k. k. Staatsbahnen rücksichtlich der Strecken Unter-Hetzendorf — Hütteldorf-Hacking—St. Pölten andererseits, soweit in den benannten Relationen directe Billets bestehen.

Weiters haben neuerlich auch die Verwaltungen der Eisenbahn Lemberg—Bełzec, der Kolomeaer Localbahnen und der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft beschlossen, das Transportbegünstigungsnormale vom Jahre 1885 auf ihre Linien auszudehnen. Die 50percentige Fahrpreisermässigung für active Staats- und Hofbedienstete tritt rücksichtlich der Linien der Galiz. Carl Ludwig-Bahn (vgl. Verordnungs-Blatt Nr. 42) ab 16. Juni in Wirksamkeit. [11. Juni, Z. 1201/H.-M.]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.			
1293	Oesterr. Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Melnik Oe.N.W.B.	**6000 Tonnen Minimalquantum.** Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Melnik adressirt sein und mittelst Industriegeleises in dieselbe befördert werden. Unter Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis Ende April 1891	Braunkohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. April 1890	21·3	15·8	5·5	Im Kartirungswege gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 3600 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort retournirt wird, sobald durch Vorlage der Orig.-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Minimalquantums erbracht wird. Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen den officiellen und ermässigten Sätzen für das factisch transportirte Quantum		
				Schönfeld					21·5	16·0	5·5			
				Karbitz					21·9	16·2	5·7			
				Mariaschein					22·6	16·7	5 9			
				Teplitz					23·7	17·4	6·3			
				Ullersdorf					24·5	18·1	6·4			
				Dux und Dux-Ladowitz					25·3	18·7	6·6			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					26·3	20·4	5 9			
				Triebschitz					26·6	20·7	5·9			
				Holtschitz-Seestadtl					26·8	20·9	5·9			
				Schwaz-Kuttowitz					25·3	18·7	6·6			
				Bilin k.k.St.B.					25·7	19·2	6·5			
1294	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schuppen aus Paraffin oder Erdwachs, in Fässern, Kisten oder Säcken verpackt	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Drohobycz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Galizien—Laube, respective Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, —Dresden-Elbkai und —Aussig-Landungsplatz vom 1. März 1886		Mark 4·29 *)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 891 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
					Boryslaw					4·39 *)				
					Stanislau					4·92 *)				
					Kolomea					5·39 *)				
				Schönpriesen-Umschlag	Drohobycz					4·24 *)				
					Boryslaw					4·34 *)				
					Stanislau					4·87 *)				
					Kolomea					4·34 *)				
				Dresden-Elbkai	Drohobycz					4 76				
					Boryslaw					4·86				
					Stanislau					5·39				
					Kolomea					5·86				
1295	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Steinkohle	Krakau	Złoczów	**Minimalquantum von 100 (hundert) Wagen à 10 Tonnen** innerhalb nachstehender Giltigkeitsdauer, dann Verfrachtung in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen	Auf Jahresfrist	Localtarif, resp. bestehende directe Tarife für Kohlentransporte aus Mähren und Oberschlesien	50·4 kr.	44·4 kr.	6·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, deren Vorlage nach erreichtem Pflichtquantum, spätestens Ende März 1891 erfolgen muss	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1296	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben und Rübenschnitze	Chotzen (oder vice versa)	Dašic	Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen, bezw. bei Frachtzahlung pro Frachtbrief, mindestens für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1891	Localtarif	10·0 kr.	8·5 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
1297	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schlackenziegel und Schlackensand, welche für Bauzwecke Verwendung finden	Prag B.W.B. transit (via Hrabovka)	Bubna St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Zahlung der Fracht mindest. für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	9·0 kr.	7·5 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
1298	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinentheile von Eisen und Stahl oder solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen*)	Wien St.E.G.	Nagy-Szombat Ersékujvár	Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1890	Localtarif, Theil II, Heft 1 a	53·0 kr. 68·5 kr.	43·0 kr. 56·8 kr.	10·0 kr. 11·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, und correspondirende Orig.-Frachtbriefe, auf welch letzteren bestätigt sein muss, dass die Transporte zum Baue der bezügl. Mühlen-Etablissements Verwendung gefunden haben. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1891 vorzulegen	*) Die Sendungen müssen für den Bau eines Mühlen-Etablissements in Nagy-Szombat oder Ersékujvár bestimmt sein
1299	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Magnesit a) roh, in Steinen b) gebrannt od. gemahlen	zwischen St. Michael	und Dresden-Altstadt Dreden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Routenvorschrift ist nicht gestattet	Vom 20. Juni 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Localtarife	Mark a) 1·43 b) 1·63 a) 1·44 b) 1·63 a) 1·44 b) 1·63		Im Kartirungswege		

Druckfehler-Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatte Nr. 66 vom 10. Juni l. J., fortl. Nr. 1280, auf Seite 1089, 5. Rubrik, hat der Stationsname in der fünften Zeile von unten nicht „Garčin", sondern richtig **„Gorica"** zu heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 69. **Wien, 17. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Reglement für das landschaftliche Lagerhaus Innsbruck.

Genehmigt mit dem im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium ergangenen Handelsministerial-Erlass vom 31. März 1890, Z. 11.928 (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 43 ex 1890).

§ 1.

Firma.

Das Land Tirol betreibt unter seiner Haftung ein öffentliches, mit einem öffentlichen Freilager verbundenes Lagerhaus, welches unter der Firma „Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck" handelsgerichtlich protokollirt ist.

§ 2.

Geschäftsumfang.

Die Unternehmung des landschaftlichen Lagerhauses Innsbruck umfasst im Wesentlichen folgende Geschäfte:

1. Aus- und Einladen der zur Lagerung bestimmten Güter in die Lagerräume und aus denselben;
2. Einlagerung und Besorgung der mit den Lagergütern vorzunehmenden Manipulationen;
3. Ausführung der von den Auftraggebern getroffenen Versandt-Dispositionen und die provisionsfreie und unentgeltliche Verkaufsvermittlung von Cerealien in Quantitäten nicht unter 5000 kg und von Wein in Gebinden nicht unter 56 Liter;
4. die Besorgung der Verzollung bezw. Getreideaufschlagsabfuhr von den derselben unterliegenden Gütern bei der im Lagerhause errichteten hauptzollämtlichen Expositur;
5. die Besorgung der Versicherung der eingelagerten Güter gegen Feuersgefahr (§ 10);
6. die Einhebung der auf den Waaren allenfalls haftenden Frachten, Zölle, Steuern, Gebühren, Lagerzinse, Spesen und sonstigen Lasten.

§ 3.

Verwaltung.

Die Verwaltung des Lagerhauses wird durch den vom Lande Tirol bestellten Lagerhaus-Verwalter besorgt, welchem das nöthige Beamten- und Dienstpersonale beigegeben ist.

Beschwerden über das Beamten- und Dienstpersonale sind an den Verwalter, Beschwerden über diesen an den Verwaltungsausschuss zu richten. Letzterer wird nach dem Organisationsstatute theils vom Landesausschusse, theils von den drei Handelskammern des Landes ernannt und obliegt diesem unter Vorbehalt der Genehmigung des Landesausschusses die Feststellung und Regelung der organisatorischen Bestimmungen der Anstalt und die Controle über die Gebahrung derselben.

§ 4.

Lagergüter.

Gegen Erfüllung der Bedingungen des Reglements kann nach Zulass des Raumes die Einlagerung der im Gebührentarife verzeichneten Güter Niemand verweigert werden.

Ueber Producte und Waaren, welche in diesem Tarife nicht enthalten sind, ist ein besonderes Uebereinkommen mit der Lagerhaus-Verwaltung zu treffen.

Von der Einlagerung ausgeschlossen sind: Tabak und Salz, dann Waaren, welche leicht dem Verderben unterliegen, feuergefährlich, explodirbar, oder von einer Beschaffenheit sind, welche den anderen eingelagerten Waaren nachtheilig werden könnten.

§ 5.

Aeussere Beschaffenheit der Lagergüter.

Die zur Einlagerung gelangende Waare muss äusserlich gut beschaffen und, wenn verpackt, sich in haltbarer und zweckmässiger Emballage befinden. Gegenstände von schlechter Beschaffenheit, in beschädigter, unhaltbarer Verpackung, werden nur dann übernommen, wenn keine Be-

sorgniss für deren Inhalt obwaltet, oder wenn die hinterlegende Partei auf dem Frachtbriefe das von ihr zu unterzeichnende rechtsverbindliche Erklären abgibt, dass sie die aus dieser Beschaffenheit oder Verpackung der Waare entstehenden Folgen trage. Sollten Ausbesserungen bei mangelhaftem Zustande der Verpackung nothwendig sein, so haben die Hinterleger die hiefür berechneten Kosten zu vergüten.

§ 6.

Fracht- und gefällsämtliche Documente.

Die zur Einlagerung gebrachten Gegenstände sind entweder mit einem Frachtbriefe oder mit einem Begleitscheine zu begleiten. Diese Documente müssen enthalten:

a) den Tag und Ort der Aufgabe;
b) die genaue Adresse (Vor- und Zuname, dann Wohnort) des Hinterlegers;
c) die Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Colli; dann
d) das Sporcogewicht in Kilogramm, den Inhalt der Waare und deren Assecuranzwerth.

Bei den mit Zeichen und Nummern bezeichneten Colli ist das Gewicht jedes einzelnen Collo, sowie der nach der Verschiedenheit der Waarengattung specificirte Assecuranzwerth anzuführen. Güter, welche der gefällsämtlichen Controle unterliegen, müssen mit den gefällsämtlichen Documenten versehen sein, welche in dem Frachtbriefe anzuführen, an denselben anzuheften und mit diesem offen zu übergeben sind, widrigens die Aufnahme des Gutes verweigert werden kann.

Alle aus unrichtigen Angaben in den Frachtbriefen oder Begleitscheinen oder durch den Mangel erforderlicher Angaben in denselben entstehenden nachtheiligen Folgen fallen, unbeschadet der der Lagerhaus-Unternehmung nach dem Gesetze obliegenden Haftung, der betreffenden Partei zur Last.

§ 7.

Aviso.

Die mittelst Eisenbahn oder sonstiger Gelegenheiten für Rechnung einer Partei direct eintretenden Güter werden ordnungsmässig avisirt.

§ 8.

Gewichtsbestimmung.

Die Uebernahme und Uebergabe aller eingelagerten Waaren findet ohne Ausnahme nach dem Gewichte statt und wird die Ermittlung desselben stets im Lagerhause vorgenommen.

Für die Unternehmung ist nur das von ihr erhobene Gewicht allein massgebend und kann nur dieses allein in die betreffenden Lagerbücher eingetragen werden.

In allen Fällen gilt für das Lagerhaus das jeweilig bestehende gesetzliche Gewicht.

§ 9.

Reclamationsverfahren.

Bei Abgängen und Beschädigungen von mittelst Transport-Anstalten anlangenden Gütern hat die Lagerhaus-Verwaltung sofort das Reclamationsverfahren einzuleiten.

§ 10.

Versicherung.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat unter ihrer Haftung dafür zu sorgen, dass die eingelagerten Waaren sofort bei ihrer Einlagerung gegen Feuersgefahr versichert werden.

Diese Versicherung darf nur bei Instituten geschehen, welche zum Betriebe des Versicherungs-Geschäftes in Oesterreich concessionirt sind.

Die Versicherung der Waaren erfolgt zu dem vom Hinterleger bezifferten Versicherungsbetrage. Unterlässt derselbe die Angabe der Versicherungssumme, so versichert die Unternehmung jenen Betrag, welcher auf Grund der Declaration nach ihrem Ermessen hinreichen dürfte, um im Falle eines Brandschadens eine dem muthmasslichen Werthe des Gutes angemessene Entschädigung erlangen zu können. Dem Hinterleger steht es jedoch in diesem Falle frei, innerhalb zwei Tagen, vom Tage der Zustellung des die Uebernahme der Waaren anzeigenden Avisos gerechnet, zu verlangen, dass seine Waare zu einer anderen als der in demselben angegebenen Summe versichert werde.

Der Hinterleger hat die tarifmässigen Versicherungsprämien zu entrichten.

Im Falle eines Brandschadens tritt die Versicherungssumme an Stelle der Waare. Zur Empfangnahme der Versicherungs- (Entschädigungs-) Summe ist ausschliesslich die Lagerhaus-Unternehmung berechtigt.

§ 11.

Frachtgebühren.

Die Lagerhaus-Verwaltung berichtigt die auf den einzulagernden Gütern haftenden Frachtgebühren und Spesen nur dann, wenn hiedurch für dieselbe ein Verlust voraussichtlich nicht entstehen kann.

§ 12.

Zollmanipulation.

Alle an das Lagerhaus gelangenden inländischen Waaren und Producte können unversteuert, alle ausländischen Waaren und Producte unverzollt und unversteuert eingelagert und gehandelt werden.

An den ausländischen Gütern dürfen nur solche Manipulationen vorgenommen werden, wodurch in der Beschaffenheit der Waare keine auf den Zollsatz Einfluss habende Veränderung derselben eintritt.

Für die Abwicklung aller mit einer Zoll- oder Steueramtshandlung verbundenen Geschäfte mit den in Freilager eingelagerten Gütern haben die allgemeinen Zoll- und Gefällsvorschriften und insbesondere die in der erlassenen derzeit geltenden eventuell künftig abzuändernden Amtsinstruction für den gefällsämtlichen Dienst in diesem Freilager enthaltenen Bestimmungen massgebend zu sein. — Branntwein und Zucker, worauf die Consumabgabe haftet, sowie Mineralöle sind von der Einlagerung ausgeschlossen.

§ 13.

Gebührentarif.

Der Gebührentarif des landschaftlichen Lagerhauses wird von der Landesvertretung festgesetzt und bedarf zu seiner Giltigkeit der Publication (§ 46). Erhöhungen am Gebührentarife, welche die Landesvertretung zu beschliessen findet, treten erst am fünfzehnten Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft. Specialbegünstigungen werden nicht gewährt. Der Tarif lautet auf österr. Währung.

Die von der Lagerhaus-Verwaltung für die Parteien in anderer Währung entrichteten Beträge sind, mit Ausnahme der Zollgebühren, welche, insoferne sie nicht in effectivem Golde gezahlt werden, nach den von der Finanzverwaltung monatlich im Vorhinein festgesetzten Percenten des Goldagios zu berichtigen sind, nach dem Course jenes Tages rückzuvergüten, an welchem sie ausgelegt wurden.

§ 14.

Gebührenberechnung und Einhebung.

Der Lagerzins wird vom Tage des Eintrittes nach Wochen bezw. nach Monaten berechnet; ist die Einlagerungszeit kürzer als eine Woche bezw. ein Monat, so wird der Lagerzins für eine volle Woche resp. einen vollen Monat gerechnet. Ebenso wird bei der Auslagerung jede angefangene Woche oder jeder angefangene Monat für voll gerechnet.

Die tarifmässigen Gebühren sind auf Aufforderung der Lagerhaus-Verwaltung spätestens nach acht Wochen vom Tage der Einlagerung zu bezahlen. Die Lagerhaus-Verwaltung ist aber auch berechtigt, zu verlangen, dass die Gebühren im Vorhinein bezahlt werden.

§ 15.

Gesetzliches Pfandrecht des landschaftlichen Lagerhauses.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat während der Dauer der Einlagerung ein auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare:

a) wegen der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Waare entfallenden eigenen Gebühren und

b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuern, Transport- und Erhaltungskosten oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Waare bestrittenen Vorauslagen, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in gesetzlich zulässigen Lagerhaus-Geschäften. Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigenthümer des Lagerscheines oder eines der beiden Theile desselben nur insoweit geltend gemacht werden, als bei der Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhaus-Unternehmung an den Hinterleger in beiden Theilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist, oder, wofern es sich um, rücksichtlich dieser Waare erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhaus-Unternehmung handelt, nur insoweit, als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine im Voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit (§ 30) und wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für eine Dauer von nicht mehr als einem Jahre vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines entfallen.

§ 16.

Rechtsverhältniss zwischen dem landschaftlichen Lagerhause und dem Hinterleger.

Der Hinterleger unterwirft sich durch die Einlagerung von Waaren und Producten den Bestimmungen dieses Reglements und des von der Landesvertretung kundgemachten jeweilig geltenden Tarifes (§ 13).

§ 17.

Oeffentliche Versteigerungen.

Die Lagerhaus-Verwaltung ist bei Einhaltung der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Versteigerungs-Ordnung berechtigt, öffentliche Versteigerungen von eingelagerten Waaren auch ohne behördliche Bewilligung zu veranstalten.

§ 18.

Haftung der Lagerhaus-Unternehmung.

Die Lagerhaus-Unternehmung haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betrieb des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entsteht.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat die Anwendung dieser Sorgfalt zu beweisen.

Die Lagerhaus-Unternehmung haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei ihren Verrichtungen bedient.

Wegen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Lagerhaus-Unternehmung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung im Sinne des Artikels 348 des allgemeinen Handels-Gesetzbuches nachgesucht worden ist und bewiesen wird, dass der Verlust, die Verminderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

Die Verjährung der Klagen und Einreden gegen die Lagerhaus-Unternehmung wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ausfolgung der Waare richtet sich nach dem im Artikel 386 des Handels-Gesetzbuches für den Spediteur gegebenen Bestimmungen. — Jedoch erlischt jeder Anspruch wegen Verminderung oder Beschädigung der Waare auch in dem Falle, als dieselben bei der Ausfolgung aus dem Lagerhause nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind, wenn der Anspruch nicht binnen vier Wochen nach der Ausfolgung bei der Lagerhaus-Verwaltung angemeldet worden ist.

§ 19.

Lagerscheine.

Die Lagerhaus-Unternehmung ist verpflichtet, dem Hinterleger auf dessen Verlangen über die in ihrem Lagerhause eingelagerte Waare einen Lagerschein auszustellen, welcher einen Ausschnitt des von der Lagerhaus-Unternehmung fortlaufend zu führenden Juxtenbuches zu bilden und aus zwei zusammenhängenden, jedoch von einander trennbaren Theilen, und zwar:

1. dem Lager-Besitzscheine (Recepisse) und
2. dem Lager-Pfandscheine (Warrant)

zu bestehen hat.

§ 20.

Beide Theile des Lagerscheines müssen an Ordre lauten und haben unter gegenseitiger Bezugnahme auf einander zu enthalten:

1. die Benennung des Lagerhauses, das Datum der Ausstellung und die Unterschrift des von der Lagerhaus-Unternehmung hiezu bevollmächtigten Beamten;
2. die laufende Zahl des Lagerbuches;
3. Namen und Wohnort des Hinterlegers;
4. genaue Angaben über die Menge und Gattung und die allfälligen besonderen Kennzeichen der eingelagerten Waare;
5. die Angabe, bei wem und zu welchem Werthe die Versicherung genommen wurde;
6. die allenfalls im Voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit;
7. die Angabe, ob auf der Waare ein Zoll oder eine Steuer oder sonstige öffentliche Abgabe, oder aber Gebühren und Vorauslagen der Lagerhaus-Unternehmung haften.

§ 21.

Indossament.

Beide Theile des Lagerscheines können zusammen oder getrennt durch Indossament übertragen werden.

Insolange beide Theile zusammen übertragen werden, wirkt die Indossirung des Besitzscheines für beide Theile.

§ 22.

Erstes Indossament des Warrants.

Wird der Warrant abgesondert übertragen, so muss das erste, die abgesonderte Uebertragung bezweckende Indossament des Warrants enthalten:

1. Den Namen und Wohnort des Indossatars des Warrants;
2. die Angabe der Geldsumme sammt allfälligen Zinsen, für welche das Pfandrecht an der eingelagerten Waare eingeräumt werden soll;
3. den Verfallstag der Pfandsumme.

Diese Punkte sind auch auf dem Besitzscheine ersichtlich zu machen. Ueberdies ist ein solches Indossament vollinhaltlich und unter Angabe des Datums in das Lagerbuch der Unternehmung einzutragen und die erfolgte Eintragung Seitens der Unternehmung sowohl auf dem Besitzscheine, als auch auf dem Warrant, gleichfalls unter Angabe des Datums der Eintragung in das Lagerbuch, ersichtlich zu machen.

Wird eine dieser Förmlichkeiten zu beobachten unterlassen, so ist das Indossament wirkungslos.

§ 23.

Die Lagerhaus-Unternehmung gilt als Domiciliat des Warrants, soferne nicht in dem ersten Indossament (§ 22) ein an demselben Orte befindlicher anderer Domiciliat benannt ist.

Ist eine solche Benennung erfolgt, so ist der Name des Domiciliaten auch auf dem Besitzscheine und in dem Lagerbuche ersichtlich zu machen.

§ 24.

Andere Indossamente.

Andere Indossamente eines der beiden Theile des Lagerscheines oder beider Theile zusammen sind in Bezug auf ihren Inhalt an die Bestimmungen des § 22 nicht gebunden und sind nur über Ansuchen des Inhabers und nach Inhalt des betreffenden Indossaments wörtlich in das Lagerbuch der Unternehmung einzutragen.

§ 25.

Rechtliche Wirkung der Uebergabe.

a) des Besitzscheines.

Die Uebergabe des indossirten Besitzscheines an den Indossatar hat für den Erwerb der von der Uebergabe der Waare abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen, wie die Uebergabe der Waare selbst.

Wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, kann die Uebergabe der Waare in anderer Weise nicht stattfinden.

§ 26.

Wird der Besitzschein ohne Warrant übertragen, so tritt der Rechtserwerb des Indossatars des Besitzscheines nur mit Beschränkung durch die in Folge der abgesonderten Indossirung des Warrants (§ 22) entstandenen Rechte ein (§ 27).

§ 27.

b) des Warrants.

Zur Bestellung eines Faustpfandes an der hinterlegten Waare ist, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, die Uebergabe des unter Beobachtung der im § 22 enthaltenen Bestimmungen indossirten Warrants an den Indossatar erforderlich und hinreichend.

§ 28.

Umtausch des Lagerscheines.

Der im Sinne des Artikels 36 der allgemeinen Wechselordnung als Eigenthümer legitimirte Inhaber beider Theile des Lagerscheines kann von der Unternehmung des Lagerhauses die Ausstellung eines neuen Lagerscheines unmittelbar auf seinen Namen verlangen.

Er ist auch berechtigt, insoferne gefällsämtliche Vorschriften nicht entgegenstehen, die Theilung der hinterlegten Waare in beliebige kleinere Partien und die Ausstellung so vieler neuer Lagerscheine unmittelbar auf seinen Namen zu verlangen, als durch die Theilung der Waare neue Partien entstehen.

Das im ersten Absatze bezeichnete Recht kann auch von beiden Parteien, in deren Händen sich je ein Theil des Lagerscheines befindet, ausgeübt werden, wenn es von ihnen gleichzeitig beansprucht wird.

In allen Fällen haben die Eigenthümer des Lagerscheines die durch ihr Begehren hervorgerufenen Kosten zu tragen, und hat die Unternehmung den ursprünglichen Lagerschein einzuziehen.

Der Unternehmung steht hiebei das Recht zu, den neuen Lagerschein mit dem ursprünglichen Datum zu versehen.

§ 29.

Besichtigungsrecht und Musterentnahme.

Die Lagerhaus-Unternehmung ist verpflichtet, dem Hinterleger, beziehungsweise, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem Eigenthümer (§ 25) des Besitzscheines, sowie dem des Warrants die Besichtigung der eingelagerten Waare jederzeit mit Beobachtung der im Reglement festgesetzten Geschäftsstunden zu gestatten.

Dem Hinterleger bezw. dem Eigenthümer des Besitzscheines ist die Entnahme von Mustern der eingelagerten Waare in entsprechender Grösse das erstemal gebührenfrei gestattet.

Für jede weitere Bemusterung ist die tarifmässige Gebühr zu entrichten.

Durch die Musterentnahme darf der Werth des Lagergutes nicht geschmälert werden.

§ 30.

Einlagerungsdauer.

Die Einlagerung von Gütern kann nach dem Willen des Hinterlegers auf bestimmte oder unbestimmte Zeit erfolgen.

§ 31.

Bezug der Waare.

Der Bezug der eingelagerten Waare kann auf einmal oder in Partien stattfinden; bei solchen Gütern jedoch, die in Kisten, Ballen, Säcken, Körben oder Fässern verwahrt werden, kann der Bezug nur nach Colli gestattet werden.

In Ausnahmsfällen steht es dem Verwalter zu, die Oeffnung eines Collo und theilweise Entnahme zu erlauben.

§ 32.

Die Lagerhaus-Unternehmung ist, wenn kein Lagerschein ausgestellt ist, verpflichtet, die Waare gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuer-Gebühren und ihrer mit gesetzlichem Pfandrechte ausgestatteten Gebühren und sonstigen Forderungen (§ 15 erster Absatz) dem Hinterleger jederzeit auszufolgen.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist die Lagerhaus-Unternehmung verpflichtet, die Waare gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren, sowie ihrer Gebühren und Forderungen nach Massgabe des zweiten Absatzes des § 15, dem Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines unter der Bedingung der gleichzeitigen Rückstellung dieses Scheines jederzeit auszufolgen.

§ 33.

Ohne gleichzeitige Rückstellung des Warrants kann die Ausfolgung der Waare von dem Eigenthümer des Besitzscheines nur begehrt werden, wenn die Pfandsumme sammt den etwaigen, bis zum Verfallstage des Warrants zu berechnenden Zinsen (§ 22) bei der Lagerhaus-Unternehmung zur Ausfolgung an den Eigenthümer des Warrants hinterlegt wird. Dass der Warrant noch nicht fällig, oder die Lagerzeit noch nicht abgelaufen oder der Eigenthümer des Warrants nicht bekannt ist, bildet kein Hinderniss für die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen.

Ist auf dem Warrant ein besonderer Domiciliat benannt (§ 23), so hat die Lagerhaus-Unternehmung denselben von der erfolgten Hinterlegung zu verständigen.

Der zur Einlösung des Warrants bei der Lagerhaus-Unternehmung hinterlegte Betrag ist von dieser an den Eigenthümer des Warrants unter Einziehung des letzteren auszufolgen und, wenn die Behebung nicht binnen drei Monaten nach Verfall des Warrants erfolgt, bei Gericht zu erlegen.

§ 34.

Protest mangels Zahlung des Warrants.

Wird der Warrant am Verfallstage (§ 22, Z. 3) nicht eingelöst, so hat der Eigenthümer des Warrants die an den Domiciliaten (§ 23) erfolgte Präsentation des Warrants zur Zahlung, sowie die Nichterlangung der Zahlung bei sonstigem Verluste des Regressrechtes (§ 39) durch einen rechtzeitig aufgenommenen Protest feststellen zu lassen.

Für die Zeit und Form des Protestes sind die Bestimmungen der allgemeinen Wechselordnung über den Protest mangels Zahlung massgebend.

§ 35.

Verkaufsrecht des Eigenthümers des Warrants.

Wird der Warrant innerhalb der Protestfrist (§ 34) nicht eingelöst, so kann der Eigenthümer desselben den Verkauf der Waare bewirken.

Dasselbe Recht steht dem ersten Indossanten (§ 22) des Warrants zu, sobald dieser Schein durch Rücklösung an ihn gelangt ist.

§ 36.

Verkaufsrecht der Lagerhaus-Unternehmung.

Werden die auf bestimmte Zeit eingelagerten Waaren nicht nach Ablauf der verabredeten Lagerzeit oder die auf unbestimmte Zeit eingelagerten Waaren nicht innerhalb eines Jahres von der Einlagerung und, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, von der Ausstellung des Lagerscheines bezogen, oder wird die eingelagerte Waare vom Verderb bedroht, so ist die Lagerhaus-Unternehmung nach an den Hinterleger vorher gerichteter Verständigung zum Verkaufe der Waare berechtigt.

§ 37.

Durchführung des Verkaufes der Waare.

Der nach Massgabe der §§ 35 und 36 statthafte Verkauf der eingelagerten Waare ist ohne gerichtliches Verfahren nach den im Artikel 311 des allgemeinen Handels-Gesetzbuches enthaltenen Bestimmungen durchzuführen.

Die Ausfolgung der Waare an den Käufer geschieht gegen Zahlung des Kaufpreises an die Lagerhaus-Unternehmung.

§ 38.

Verwendung des Erlöses.

Mit dem Erlöse für nach den §§ 35 oder 36 verkaufte Waaren hat die Lagerhaus-Unternehmung in der nachstehend bezeichneten Ordnung zu berichtigen:

1. Die noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren;
2. die Verkaufskosten;
3. ihre mit gesetzlichem Pfandrechte ausgestatteten Gebühren und sonstigen Forderungen (§ 15);
4. die Forderung des Eigenthümers des Warrants sammt Nebengebühren.

Im Falle der vollständigen Befriedigung ist der Warrant einzuziehen, andernfalls die geschehene Theilzahlung auf demselben anzumerken und derselbe dem Eigenthümer zurückzustellen.

Ein nach Einlösung des Warrants etwa noch vorhandener Ueberschuss ist dem Eigenthümer des Besitzscheines unter Einziehung dieses Scheines auszufolgen.

Die auf den Warrant und den Besitzschein entfallenden Beträge sind bei Gericht zu hinterlegen, wenn deren Behebung nicht binnen drei Monaten nach Verfall des Warrants, bezw. nach Ablauf der Lagerzeit (§ 36) erfolgt.

§ 39.

Regressrecht des Eigenthümers des Warrants.

Dem Eigenthümer des Warrants steht, wenn er durch den Verkauf der Waare (§§ 35 und 36) nicht vollständig befriedigt wurde, für den nicht gedeckten Theil seiner Forderung der Regress gegen den ersten Indossanten des Warrants (§ 22) und dessen Nachmänner zu. Für diesen Regress sind die Bestimmungen der allgemeinen Wechselordnung massgebend. Wurde der Verkauf der Waare nach Aufnahme des Protestes (§ 34) vorgenommen, so beginnt die Frist zur Notification, sowie die Verjährung gegen den Eigenthümer, welcher den Warrant hat protestiren lassen, mit dem Tage des vollendeten Verkaufes der Waare.

Der Regress ist jedoch unzulässig, wenn der Verkauf der Waare nicht innerhalb dreissig Tagen, von der Protestlevirung an gerechnet, veranlasst wurde.

§ 40.

Executions- und Sicherungsmassregeln.

Waaren, über welche ein Lagerschein ausgestellt ist, dann die dem Eigenthümer des Besitzscheines oder des Warrants an der Waare zustehenden Rechte können durch Executions- oder Sicherungsmassregeln nicht getroffen werden.

Gegenstand von Executions- und von Sicherungsmassregeln sind in solchen Fällen ausschliesslich die beiden Theile des Lagerscheines.

§ 41.

Wurde eine gerichtliche Verfügung, welche eine Uebertragung oder Beschränkung der Rechte des Eigenthümers des Besitzscheines zum Inhalte hat, auf dem Besitzscheine angemerkt, ehe eine abgesonderte Uebertragung des Warrants stattgefunden hat (§ 22), so ist eine solche abgesonderte Uebertragung des Warrants unzulässig und die Eintragung derselben in das Lagerbuch Seitens der Lagerhaus-Unternehmung zu verweigern.

§ 42.

Amortisation von Lagerscheinen.

Ist ein Lagerschein oder einer der beiden Theile desselben abhanden gekommen, so finden in Bezug auf die Amortisation die im Artikel 73 der allgemeinen Wechselordnung enthaltenen Bestimmungen mit der Massgabe sinngemässe Anwendung, dass von der bewilligten Einleitung des Amortisationsverfahrens die Lagerhaus-Unternehmung zu verständigen ist.

Bei Besitzscheinen ist der Beginn der Amortisationsfrist, wenn die Lagerzeit (§ 36) noch nicht abgelaufen ist, auf den ersten Tag nach Ablauf der Lagerzeit festzusetzen.

Handelt es sich um die Amortisation eines Besitzscheines oder um die Amortisation beider Theile eines Lagerscheines, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens und bevor das Amortisations-Erkenntniss erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zum Bezuge der Waare ertheilen. Wurde von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so kann nach erfolgter Amortisation derjenige, zu dessen Gunsten dieselbe ausgesprochen wurde, die Ausfolgung eines neuen Besitzscheines, bezw. beider Theile des Lagerscheines auf seine Kosten von der Lagerhaus-Unternehmung begehren.

Handelt es sich um die Amortisation eines im Sinne des § 22 indossirten Warrants, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens, bevor das Amortisationserkenntniss erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zur Empfangnahme der Pfandsumme sammt Nebengebühren, sowie zur Vornahme jener Schritte ertheilen, welche im Sinne dieses Gesetzes zur Wahrung seiner Rechte und zur Hereinbringung seiner Forderung nothwendig sind.

§ 43.

Stempelgebühren bei Lagerscheinen.

Die Besitzscheine und jedes Indossament derselben unterliegen, ohne Unterschied des Werthes der Waare, einer fixen Stempelgebühr von fünf Neukreuzern, welche in Gemässheit der Bestimmungen des § 3 der Ministerial-Verordnung vom 28. März 1854, R.-G.-Bl. Nr. 70, zu entrichten ist. Für die Entrichtung der Gebühr haften, mit Berücksichtigung des Zeitpunktes, in welchem die Gebührenpflicht eingetreten ist, die Hinterleger, die Unterzeichner des Indossaments, der Inhaber des Besitzscheines und die Lagerhaus-Unternehmung zur ungetheilten Hand.

Im Falle der Nichterfüllung dieser Stempelpflicht finden die §§ 20—22 des Gesetzes vom 8. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 26, mit der Massgabe Anwendung, dass die einzuhebende Gebührenerhöhung einschliesslich der ordentlichen Gebühr das Fünfzigfache der nicht, oder nicht vorschriftsmässig, oder nicht rechtzeitig entrichteten Gebühr beträgt.

Warrants, welche abgesondert indossirt werden (§ 22), unterliegen der Gebühr wie Wechsel, und finden daher auf dieselben die Bestimmungen der §§ 2—17 und 20 bis 26 des Gesetzes vom 8. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 26, sinngemässe Anwendung (§ 40 des Gesetzes vom 28. April 1889).

§ 44.

Schiedsgericht.

Für den Fall, als sich die Parteien dem Schiedsgericht des Landschaftlichen Lagerhauses unterwerfen, ist dasselbe zur Entscheidung von Streitigkeiten aus Lagerhausgeschäften berufen.

Die Art und Weise der Zusammensetzung des Schiedsgerichtes für die einzelnen Fälle, sowie das Verfahren vor demselben werden durch besondere Bestimmungen geregelt, welche einen integrirenden Bestandtheil dieses Reglements bilden und im Anhange erscheinen.

Insoweit sich die Parteien dem Schiedsgerichte des Lagerhauses nicht unterwerfen, ist das für die Rechtssache zuständige k. k. Gericht in Innsbruck selbst dann competent, wenn die Lagerhaus-Unternehmung als Kläger auftritt.

§ 45.

Die §§ 16 und 44 des Reglements sind in jedem Lagerscheine wörtlich aufzunehmen.

§ 46.

Publicationen.

Das Reglement ist sofort nach erfolgter Genehmigung Seitens des k. k. Handels- bezw. Finanzministeriums nebst dem allgemeinen Gebührentarife in den Amtsblättern: „Bote für Tirol und Vorarlberg“ und „Gazetta di Trento“, ferner im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ zu veröffentlichen und im Lagerhause an allgemein zugänglicher Stelle anzuschlagen. Ein gleicher Vorgang der Veröffentlichung hat bei Aenderungen des Reglements, welche mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten dem k. k. Handelsministerium angezeigt werden müssen, sowie des Gebührentarifes stattzufinden. In den oben genannten Blättern sind von der Lagerhaus-Verwaltung nach Schluss eines jeden Monates auch die Ausweise über die Bewegung und den Stand der eingelagerten Waaren, sowie der Lagerscheine zu veröffentlichen.

§ 47.

Hausordnung.

Die Auf- und Abgabe der Waaren findet mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich, und zwar vom 1. März bis 30. September von 7 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends und vom 1. October bis Ende Februar von 8 Uhr Früh bis 5 Uhr Abends, mit einer Unterbrechung von 12 bis 1 Uhr Mittags statt, mit der Beschränkung, dass bei Licht nicht manipulirt werden darf; an Sonn- und Feiertagen werden von 10—12 Uhr Vormittags den Parteien Auskünfte gegeben.

§ 48.

Fremden ist der Eintritt in das Lagerhaus nur dann gestattet, wenn sie sich durch den Besitz eines Erlaubniss- oder Lagerscheines ausweisen können. Der Besitzer eines Lagerscheines ist nur zum Besuche jener Abtheilungen, wo die betreffenden Waaren lagern, berechtigt.

Der Austritt aus dem Lagerhause mit Waarenpacketen ist ohne Legitimation untersagt.

Innerhalb des Rayon des Lagerhauses haben die Parteien sich des Tabakrauchens strengstens zu enthalten.

§ 49.

Eine Theilung, Mischung, Reinigung eingelagerter Güter kann über Begehren des Hinterlegers nur mit Erlaubniss der Lagerhaus-Verwaltung durch die Bestellten der Unternehmung, und wenn diese Manipulationen mit zollpflichtigen Gütern vorgenommen werden sollen, nur mit Zustimmung der Leitung der Zollamtsexpositur erfolgen.

§ 50.

Die Verabreichung von Geschenken, Trinkgeldern oder geistigen Getränken an die Magazins-Bediensteten und Arbeiter ist strenge untersagt.

Auch haben sich die Parteien eines jeden aussergeschäftlichen Gespräches mit den Bediensteten zu enthalten und ebenso ist es nicht gestattet, Auskünfte über im Lagerhause erliegende Waaren und daselbst gemachte Geschäfte fremder Parteien einzuholen.

Schiedsgerichts-Ordnung, betreffend das im § 44 des Reglements für das landschaftliche Lagerhaus Innsbruck stipulirte Schiedsgericht.

§ 1.

Competenz.

Der Entscheidung des Schiedsgerichtes unterliegen nach § 44 des Reglements für das landschaftliche Lagerhaus Innsbruck alle Streitigkeiten aus Lagerhaus-Geschäften, wenn sich die Parteien diesem Schiedsgerichte unterworfen haben.

§ 2.

Constituirung.

Zur Constituirung des Schiedsgerichtes wählen die Handels- und Gewerbekammer von Innsbruck und der Landesausschuss je sechs Schiedsrichter auf drei Jahre.

Das Resultat der vollzogenen Wahl und die Erklärung der gewählten Schiedsrichter über die Annahme der Wahl ist sogleich von jeder der genannten Corporationen der andern bekannt zu geben.

§ 3.

Wenn eine der im § 2 genannten Corporationen die Wahl nicht rechtzeitig vornimmt und auch einer dahin gerichteten Mahnung der anderen Corporation innerhalb vier Wochen nach Erhalt nicht Folge leistet, so ist diese letztere Corporation berechtigt, die Schiedsrichter für die nicht wählende Corporation zu wählen.

§ 4.

Ausgeschlossen von der Wahl zum Schiedsrichteramte, sowie auch von dessen Beibehaltung sind:

1. Diejenigen, gegen welche eine solche strafgerichtliche Vorurtheilung ergangen ist, die nach dem Gesetze den Verlust der Mitgliedschaft bei Gemeindevertretungen nach sich zieht, so lange diese Rechtsfolge dauert; dann Diejenigen, welche sich wegen einer derartigen strafbaren Handlung in gerichtlicher Untersuchung, und überhaupt diejenigen, welche sich in Untersuchungs- und Strafhaft befinden;
2. Diejenigen, welche wegen Minderjährigkeit oder aus einem Grunde nicht eigenberechtigt sind;
3. Diejenigen, über deren Vermögen der Concurs eröffnet ist, so lange die Concursverhandlung dauert;
4. Diejenigen, welche nicht in Innsbruck ihren ordentlichen Wohnsitz haben;
5. Diejenigen, welche dem Landesausschusse von Tirol angehören oder die Stelle eines Verwaltungsausschusses bekleiden, oder welche in Diensten des Landes Tirol stehen.

§ 5.

Legt ein Schiedsrichter das Schiedsrichteramt zurück, stirbt er oder wird er aus einem der im vorhergehenden Paragraphen bezeichneten Grunde oder aus was immer für einer Ursache unfähig, das Schiedsrichteramt beizubehalten, so kann von der betreffenden Corporation ein neuer Schiedsrichter gewählt werden.

§ 6.

Sobald der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck sämmtliche zu Schiedsrichtern designirte Personen bekannt gegeben sind, bestimmt sie die Reihenfolge der Berufung der Schiedsrichter zum Schiedsgerichte und veröffentlicht die hiernach anzufertigende Liste.

§ 7.

Die Obmänner des Schiedsgerichtes werden aus den in Innsbruck wohnhaften Advocaten gewählt. Die Bestimmung ihrer Anzahl und die Wahl erfolgen in einer zu diesem Behufe von der Handels- und Gewerbekammer anzuberaumenden gemeinschaftlichen Versammlung sämmtlicher gewählter Schiedsrichter. Die Wahl erfolgt mittelst Stimmzettel durch absolute Majorität. Wird bei dem ersten Wahlgange die absolute Majorität nicht oder nicht für alle zu Wählenden erzielt, so findet eine engere Wahl statt und sind in dieselbe diejenigen, welche bei dem ersten Wahlgange die relativ meisten Stimmen erhalten haben, und zwar je zwei für je eine noch zu besetzende Stelle einzubeziehen. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los. Die übrigen Normen der §§ 2 bis incl. 6 gelten auch für die Wahl, für die Bestimmung der Anzahl und der Reihenfolge der Obmänner. Tritt bei einem der gewählten Obmänner einer der im § 4 und 5 bezeichneten Fälle ein, so ist an dessen Stelle eine Neuwahl vorzunehmen.

§ 8.

Das Schiedsgericht, welches zur Entscheidung über einen Anspruch zusammentritt, besteht aus 5 Mitgliedern, und zwar dem rechtsgelehrten Vorsitzenden, 2 aus den von der Handels- und Gewerbekammer, 2 aus den vom Landesausschusse gewählten Schiedsrichtern.

Sollte es aber in ein und derselben Angelegenheit zum drittenmale vorkommen, dass ein oder mehrere Schiedsrichter wegbleiben, so sind, wenn mindestens der Obmann und noch zwei Schiedsrichter (ohne Rücksicht darauf, von wem sie gewählt wurden) anwesend sind, dieselben über Antrag einer Partei verpflichtet, mit der Verhandlung und Urtheilsfällung vorzugehen.

§ 9.

Einbringung der Klage.

Die Ansprüche können vor dem Schiedsgerichte entweder schriftlich oder mündlich, persönlich oder durch Bevollmächtigte angebracht werden. Letztere haben sich durch schriftliche Vollmacht zu legitimiren.

Ansprüche, welche aus einem und demselben Rechtsgeschäfte entspringen, oder in derselben Ereignung ihren Grund haben, können auch von mehreren Klägern in derselben Klagschrift geltend gemacht werden. Auch können nach dem Ermessen des Schiedsgerichtes mehrere Ansprüche eines Klägers, welche in verschiedenen Ereignungen oder Rechtsgeschäften ihren Grund haben, cumulativ in Verhandlung genommen werden.

§ 10.

Die Klage hat eine kurze Darstellung des Streitfalles, die Anführung der Beweismittel, Namen und Wohnort der Parteien und Zeugen zu enthalten. Sie ist in zwei-

facher Ausfertigung zu überreichen und es sind ihr diejenigen Urkunden, worauf der Kläger sein Recht stützt, wie Frachtbriefe etc., in zweifacher Abschrift oder im Originale und in Abschrift beizuschliessen.

Das mit dem Originale instruirte Klagspare bleibt in Händen des Schiedsgerichtes.

§ 11.

Ablehnung und Ausschliessung von Schiedsrichtern.

Dem Kläger wird bei Einbringung der Klage, dem Geklagten bei Zufertigung derselben die Gesammtliste der Schiedsrichter und der Obmänner bekannt gegeben, und hat jede Partei längstens innerhalb 3 Tagen nach Erhalt der Liste ihr Ablehnungsrecht geltend zu machen, widrigenfalls dasselbe erloschen ist. In diese Frist werden die Tage des Postenlaufes nicht eingerechnet.

§ 12.

Es steht jeder Partei das Recht zu, aus der Liste der Schiedsrichter zwei aus jeder Gruppe ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

§ 13.

Ausserdem kann ein Schiedsrichter oder Obmann abgelehnt werden:

1. in seinen eigenen und in allen jenen Geschäften, bei welchen er unmittelbar oder mittelbar Schaden oder Vortheil zu erwarten hat;
2. in Geschäften seiner Gattin, seiner Blutsanverwandten in auf- und absteigender Linie und seiner Geschwister oder jener, die mit ihm im selben Grade verschwägert sind;
3. in Geschäften seiner Mündel oder Curanden;
4. in Geschäften, bei welchen er früher als Zeuge, Sachwalter oder Mittelsmann eingeschritten ist;
5. wenn er im Dienstverhältnisse zu einer der beiden Parteien steht.

Aus diesen Gründen steht auch dem betreffenden Schiedsrichter sowie dem Obmanne das Recht zu, sich selbst von der Verhandlung auszuschliessen, doch muss er dies innerhalb zweier Tage, nachdem ihm von der Anberaumung der Verhandlung und dem Gegenstande derselben Kenntniss geworden ist, geltend machen, widrigenfalls dieses Recht für denselben erloschen ist.

§ 14.

Die Entscheidung über die geltend gemachte Ablehnung oder Ausschliessung eines Schiedsrichters steht dem Schiedsgerichts-Obmanne zu.

Trifft die Ablehnung oder Ausschliessung den Obmann, so entscheiden hierüber die Schiedsrichter, und ist derselbe bei gleich getheilten Stimmen als abgelehnt anzusehen.

§ 15.

In allen den im § 13 aufgezählten Fällen muss dem Ablehnungsbegehren der Partei, rücksichtlich dem Ausschliessungsbegehren des Schiedsrichters oder des Obmannes stattgegeben werden.

Sollten noch andere Ablehnungsgründe gegen den Schiedsrichter oder gegen den Obmann geltend gemacht werden, so ist die Beurtheilung dem freien Ermessen des Obmannes rücksichtlich der Schiedsrichter anheimgestellt.

§ 16.

Wird einem Ablehnungs- oder Ausschliessungsbegehren aus was immer für Gründen stattgegeben, oder tritt eine Verhinderung eines Schiedsrichters ein, so hat der in der Reihenfolge derselben Gruppe Nächstfolgende als Schiedsrichter einzutreten.

§ 17.

Wird eine bereits begonnene Verhandlung vor Schöpfung des Schiedsspruches vertagt, so sollen bei der neuerlichen Verhandlung in der Regel derselbe Obmann und dieselben Schiedsrichter fungiren.

§ 18.

Anberaumung der Verhandlung.

Der Obmann des Schiedsgerichtes hat sofort ein Exemplar der Klage oder eine Abschrift des diesfälligen Protokolles, sowie auch Abschriften der Urkunde dem Gegner zustellen zu lassen, die Parteien zur mündlichen Verhandlung auf einen angemessenen kurzen Termin vorzuladen und die Schiedsrichter einzuberufen.

§ 19.

Verhandlung.

Die Verhandlungen des Schiedsgerichtes sind mit Ausnahme der Berathung des Spruches öffentlich.

§ 20.

Bei Beginn der Verhandlung leisten der Obmann und die Mitglieder des Schiedsgerichtes einander gegenseitig die Angelobung auf gewissenhafte Erfüllung ihrer Pflichten.

§ 21.

Die Parteien können vor dem Schiedsgerichte persönlich oder mit ihren Vertretern erscheinen oder sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen.

§ 22.

Bleibt ein Streittheil ungeachtet der an ihn erfolgten und nachgewiesenen Verständigung bei der Verhandlung aus, so kann mit der Verhandlung und nach Schluss derselben mit der Schöpfung des Spruches vorgegangen werden.

§ 23.

Der Vorsitzende hat bei der Verhandlung die Disciplin aufrecht zu erhalten, und kann, wenn einer der Anwesenden sich unanständig benimmt, dessen Entfernung anordnen. Sollte eine derartige Verfügung gegen eine der Parteien getroffen werden, so kann ungeachtet ihrer Entfernung mit der Fortführung der Verhandlung und der Schöpfung des Spruches vorgegangen oder die Verhandlung vertagt und die Partei angewiesen werden, bei der neuerlichen Verhandlung durch einen Vertreter zu erscheinen, widrigens sie als nicht erschienen angesehen würde.

Jedenfalls hat die weggewiesene Partei die Kosten der frustrirten Verhandlungen zu ersetzen.

§ 24.

Die Parteien haben ihre Belege, Original-Urkunden etc., soweit sie nicht der Klage beigelegt wurden, zur Verhandlung mitzubringen. Es steht ihnen auch frei, die Zeugen mitzubringen oder deren Vorladung durch das Schiedsgericht zu veranlassen.

Findet das Schiedsgericht ausserdem die Einvernehmung von Zeugen, die Erhebung eines Sachverständigenbefundes oder die Abnahme eines Handschlages für nothwendig, so kann es dies nach seinem Ermessen sogleich selbst vornehmen oder sich wegen Vornahme an das ordentliche Gericht wenden. Letzteres hat auch im Falle

einer Eidesabnahme und dann stattzufinden, wenn die Zeugen oder Sachverständigen der an sie ergangenen Vorladung des Schiedsgerichtes nicht Folge leisten. Nach Einlangen der Beweiserhebung ist, falls es nothwendig erscheinen sollte, eine neuerliche Verhandlung auszuschreiben und den Parteien bekannt zu geben, deren Ermessen es überlassen bleibt, hiebei zu erscheinen oder nicht.

Bei der neuerlichen Verhandlung wird, auch wenn beide Theile wegbleiben, der Schiedsspruch geschöpft.

§ 25.

Das Schiedsgericht ist in der Wahl der Sachverständigen an den Vorschlag der Parteien nicht gebunden.

§ 26.

Schiedsspruch.

Der Schiedsspruch wird durch absolute Stimmenmehrheit geschöpft. Nur bei gleichgetheilten Stimmen hat der Vorsitzende mitzustimmen und wird diejenige Meinung, welcher er beitritt, zum Beschlusse erhoben.

§ 27.

Bei Schöpfung des Spruches ist das Schiedsgericht zwar an die Bestimmungen des Civilrechtes und der jeweilig geltenden Lagerhaus-Ordnung, sowie an die gewissenhafte Erwägung und Würdigung der vorgekommenen Beweise, aber an keine gerichtsordnungsmässigen Formen und Beweisregeln gebunden.

§ 28.

Der Schiedsspruch darf das Begehren der Partei nicht überschreiten, und muss, wenn eine Zahlung oder sonstige Leistung aufgetragen wird, immer auch die Frist zur Erfüllung bestimmen. Die Ausmessung dieser Frist bleibt dem Schiedsgerichte überlassen. Doch soll die Frist in der Regel nicht länger als 14 Tage und nicht kürzer als drei Tage sein.

§ 29.

Jeder Schiedsspruch muss mit Gründen versehen sein.

§ 30.

Der Schiedsspruch ist sogleich nach Schluss der Verhandlung zu schöpfen, zu protokolliren, den Parteien sammt Gründen mündlich bekannt zu geben und sobald als möglich schriftlich auszufertigen.

Aus wichtigen Gründen kann das Schiedsgericht die Schöpfung des Spruches auf angemessene Zeit, jedoch auf nicht länger als 14 Tage vertagen.

Waren die Parteien bei der Verkündigung des Schiedsspruches nicht anwesend, oder suchen sie binnen drei Tagen nach der an sie mündlich erfolgten Verkündigung des Schiedsspruches um Zustellung einer Ausfertigung des Schiedsspruches an, so ist ihnen der Spruch schriftlich zu intimiren und die an den Sachfälligen erfolgte Zustellung an dem für den Obsiegenden bestimmten Urtheilspare anzumerken.

Hatte nach den vorstehenden Bestimmungen eine Zustellung der schriftlichen Ausfertigung des Schiedsspruches an die Parteien nicht stattgefunden, so gilt die mündliche Verkündigung des Erkenntnisses als Zustellung.

Die Zustellung kann auch mittelst der Post gegen Retourrecepisse erfolgen.

§ 31.

Die Frist zur Erfüllung der in dem Schiedsspruche aufgetragenen Leistung beginnt mit dem der Zustellung (§ 30) nachfolgenden Tage.

§ 32.

Wegen des Schiedsspruches kann kein Mitglied des Schiedsgerichtes zur Verantwortung gezogen werden.

§ 33.

Vor dem Schiedsgerichte können auch executionsfähige Vergleiche geschlossen werden.

§ 34.

Protokollführung.

Das Protokoll der Verhandlung hat in Kürze die hauptsächlichsten Momente, die Beweismittel, den Erfolg der Beweisführung, die Verkündigung des Urtheiles und die etwa hierüber abgegebenen Erklärungen der Parteien zu enthalten

Das Verhandlungs- und Berathungsprotokoll, der Schiedsspruch, sowie überhaupt alle Erlässe des Schiedsgerichtes müssen von dem Obmanne und dem Schriftführer unterfertigt sein. Den Schiedsrichtern steht das Recht zu, diese sämmtlichen Urkunden mitzufertigen.

§ 35.

Kosten.

Im Spruche sind die Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens, sowie die einem Streittheile eventuell erwachsenen Vertretungskosten, deren Ausmass das Schiedsgericht zu bestimmen hat, dem Sachfälligen ganz aufzuerlegen, im Falle jedoch ein jeder Streittheil nur zum Theile obsiegt, entsprechend zu theilen.

§ 36.

Von dem Landesausschusse werden einverständlich mit der Handels- und Gewerbekammer von Zeit zu Zeit die Taxen bestimmt, welche als Vergütung für die durch das Schiedsgericht erwachsenden Auslagen zu leisten sind.

§ 37.

Das Schiedsrichteramt ist ein Ehrenamt.

Nach Massgabe vorhandener Ueberschüsse aus den Taxen können mit Jahresschluss den Obmännern und Schiedsrichtern Diäten verabfolgt werden. Baarauslagen werden sofort aus der Casse des Lagerhauses vergütet.

§ 38.

Die schiedsrichterlichen Urtheile und die vor dem Schiedsgerichte abgeschlossenen Vergleiche unterliegen den in dem Gebührengesetze vorgeschriebenen Stempeln und Gebühren.

§ 39.

Die zu leistende Taxe (§ 36) sowie ein die Protokolls- und Urtheilsstempel und Gebühren deckender Betrag ist von dem Kläger sogleich bei Einbringung der Klage bei dem Secretär des Schiedsgerichtes zu erlegen. Die Kosten eines Sachbefundes oder einer Beweiserhebung überhaupt sind von jener Partei vorzuschiessen, welche dieselben veranlasst.

Werden die nöthigen Vorschüsse nicht sofort geleistet, so wird angenommen, dass die Partei auf ihre diesfälligen Anträge verzichte. Ausser diesen Erlägen kann dem Kläger eine Sicherstellung der Kosten (actorische Caution) nicht aufgetragen werden.

§ 40.

Rechtsmittel.

Berufungen gegen Erkenntnisse des Schiedsgerichtes sind nicht zulässig.

§ 41.

Die Klage auf Ungiltigkeit des Schiedsspruches ist binnen der unerstreckbaren Frist von 8 Tagen nach der Zustellung bei dem ordentlichen Richter I. Instanz, welcher zur Entscheidung in der Hauptsache berufen wäre, schriftlich anzubringen. Sie muss mit der Unterschrift eines Advocaten versehen sein. Durch die Erhebung der Klage auf Ungiltigkeit eines Schiedsspruches wird die Execution desselben nicht gehemmt.

§ 42.

Wird auf Nullität des Schiedsspruches erkannt, so findet eine neuerliche Verhandlung vor dem Schiedsgerichte statt und darf ohne ausdrückliches Einverständniss der Streittheile bei dieser neuerlichen Verhandlung weder der Obmann, noch ein Schiedsrichter der früheren Verhandlung fungiren.

§ 43.

Das Schiedsgericht entscheidet auch über Incidenzstreitigkeiten, insbesondere über Gesuche um Rechtfertigung des Ausbleibens.

§ 44.

Execution.

Zur Vollstreckung des schiedsgerichtlichen Erkenntnisses oder eines vor dem Schiedsgerichte geschlossenen Vergleiches ist das ordentliche Gericht I. Instanz, welches zur Entscheidung in der Hauptsache berufen wäre, zuständig.

§ 45.

Insoweit in den vorstehenden Paragraphen nicht besondere Anordnungen getroffen sind, ist das Schiedsgericht an ein bestimmtes Verfahren nicht gebunden.

§ 46.

Schlussbestimmungen.

Das Schiedsgericht hat über die Vergleiche und geschöpften Sprüche ein Buch zu führen, welches in Verwahrung des Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer bleibt.

§ 47.

Für die Amtslocalitäten, die Schreibgeschäfte, die Bestellung eines Secretärs und die sonstigen mit der Geschäftsführung des Schiedsgerichtes verbundenen Vorbereitungen und Kosten wird von Seite des Landesausschusses Sorge getragen.

§ 48.

Bei dem nach dem vorhergehenden Paragraphe zu bestellenden Secretariate des Schiedsgerichtes sind die Klagen mündlich anzubringen und die schriftlichen Klagen und sonstigen Eingaben zu überreichen.

Bei demselben ist auch das Ablehnungsrecht, das einem Streittheile nach §§ 11, 12 und 13 zusteht, schriftlich oder mündlich geltend zu machen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Bahn von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis in den königl. Thiergarten in Bubenc.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Franz Křizik, Inhaber einer elektrischen Anstalt in Karolinenthal bei Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Bahn von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis in den königl. Thiergarten (Baumgarten) in Bubenc im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. Juni 1890. Z. 21.288.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

a) **Bei der formalen Erledigung der Expropriationsgesuche der Bergbau-Unternehmer für Bergwerkszwecke ist die Mitwirkung der politischen Behörden erforderlich.**

b) **Einwendungen, welche gegen die Competenz der Administrativbehörde gerichtet sind, von welcher die Entscheidung getroffen worden ist, sind selbst bei der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe noch zulässig, wenn die Frage des Verfahrens im engen untrennbaren Zusammenhange mit der Competenz der Behörden in der Streitsache steht.**

In einem gegebenen Falle hatte das Revierbergamt in B. die Expropriation von Grundstücken zu Bergbauzwecken verweigert und die Berghauptmannschaft in P. diese Abweisung bestätigt.

Hierüber erhob der Bergbau-Unternehmer die Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe und brachte bei der mündlichen Verhandlung die Einwendung vor, dass die Bergbehörden die Abweisung des Expropriationsansuchens im eigenen Wirkungskreise auszusprechen nicht berechtigt waren, weil nach § 102 des allg. Berggesetzes über die Expropriation die politischen Behörden zu entscheiden berufen sind.

Der Verwaltungs-Gerichtshof fand diese formale Einwendung ungeachtet der Ausführungen des Regierungsvertreters, welcher insbesondere betonte, dass der Beschwerdeführer dieselbe weder im administrativen Instanzenzuge, noch auch im verwaltungsgerichtlichen Vorverfahren erhoben habe, begründet; erklärte diesen Umstand für irrelevant, weil hier die Frage des Verfahrens im engen und untrennbaren Zusammenhange mit der Frage der Competenz der Behörden in der Streitsache stehe, und hob die angefochtene Entscheidung wegen mangelhaften Verfahrens nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, auf, mit folgender Begründung:

Aus den Bestimmungen der §§ 101 und 102 allg. Berggesetzes ergibt sich, dass die Erledigung von Expropriationsansuchen der Bergbau-Unternehmer zu Bergwerkszwecken eine Angelegenheit ist, welche den Bergbehörden und den politischen Behörden gemeinschaftlich übertragen ist. Während nach § 101, allg. Berggesetz, zur Einleitung der Expropriations-Verhandlung die Bergbehörde berufen ist, aber schon in diesem Stadium an die Mitwirkung der politischen Behörde gewiesen wird, hat die politische Behörde, und zwar nach Anhörung der Bergbehörde, über das Expropriationsbegehren selbst zu entscheiden.

Hieraus folgt, dass, obschon zur formalen Erledigung der Expropriationsgesuche die Bergbehörde berufen ist, dieselbe gleichwohl nicht selbstständig eine Entscheidung

in der Sache fällen kann, sondern ihre Erledigung auch im Stadium des Vorverfahrens, wie der § 101 anordnet, unter der Mitwirkung der politischen Behörde zu treffen hat.

Da die endliche Entscheidung über das Expropriationsbegehren zur Competenz der politischen Behörden gehört, und die selbstständige Abweisung eingebrachter Expropriationsgesuche durch die Bergbehörden allein die Ausschliessung der vorgesehenen Competenz der politischen Behörden zur nothwendigen Folge haben würde, so muss die im § 101 auch für das Vorverfahren vorgesehene Mitwirkung der politischen Behörden als eine wesentliche Form des Administrativverfahrens angesehen werden.

Diese wesentliche Form wurde aber concreten Falles nicht beachtet, indem von Seite der Bergbehörden die Verweigerung der Einleitung der Expropriationsverhandlung selbständig und ohne Intervention der politischen Behörden ausgesprochen wurde. [Erkenntniss vom 5. October 1889, Z. 3233 (vergl. Sammlung Budwiński, Band XIII, pag. 655).]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Mori-Arco-Riva. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Localbahn Mori-Arco-Riva für den 18. Juni anberaumt. [G.-I.-Z, 8864.]

Localbahn Laibach-Stein. (Project für die Theilstrecke von km 22·6 bis 33·07, resp. bis zum Ende des Schleppgeleises der ärarischen Pulverfabrik: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat die politische Begehung des Projectes für die Theilstrecke der Localbahn Laibach-Stein von km 22·6 bis 33·07, resp. bis zum Ende des Schleppgeleises der ärarischen Pulverfabrik, für den 18. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Josef Dralke betraut. [G.-I.-Z. 8946.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Abänderung der Geleiseanlagen bei der Schleppbahn zur Fabrik der Firma F. Mattausch & Söhne in Bensen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tetschen hat die politische Begehung des Projectes der Böhmischen Nordbahn für die Aenderung der Geleiseanlagen bei der Schleppbahn zur Fabrik der Firma F. Mattausch & Söhne in Bensen für den 19. Juni anberaumt. Die Amtshandlung übernimmt der Bezirkshauptmann in Tetschen. [G.-I.-Z. 9342.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Schleppbahn, abzweigend in km 32·585 der Linie Chlumetz-Parschnitz nächst der Station Neubydschov, zum Dampfsägewerke des Josef Hammer: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Neubydschov hat die politische Begehung des Projectes der Oesterr. Nordwestbahn für eine in km 32·585 der Linie Chlumetz-Parschnitz nächst der Station Neubydschov abzweigende und zum Dampfsägewerke des Josef Hammer führende Schleppbahn für den 23. Juni anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die Bezirkshauptmannschaft in Neubydschov. [G.-I.-Z. 8941.]

— (Linie Nimburg-Jungbunzlau: Herstellung eines Durchlasses in km 0·7/8.) In km 0·7/8 der Linie Nimburg-Jungbunzlau wird für Zwecke der Ziegelofenbesitzer Franz und Anna Dlabač ein Durchlass von 1·5 m Lichtweite hergestellt und in demselben behufs Zufuhr von Lehmmaterial eine Rollbahn angelegt. [8. Mai, Z. 15.711.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Errichtung einer Haltestelle in km 147·4/5.) Beim Wächterhause Nr. 182 a in km 147·4/5 der Strecke Reichenau i/B.—Langenbruck gelangt eine Personenhaltestelle zur Ausführung. [30. April, Z. 11.791.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Umbau von Wächterhäusern.) In der Strecke Jablunkau—Landesgrenze werden die bestehenden Blockwächterhäuser Nr. 153 und 156 durch gemauerte Wächterhäuser nach dem bereits genehmigten Normale ersetzt. [9. Mai, Z. 13.607.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Doppelgeleisige Herstellung der Strecke in der Kinderspitalgasse.) Die Legung eines zweiten Geleises der urprünglich eingeleisig projectirten Strecke zu Anfang der Kinderspitalgasse der neuen Linie Alserstrasse—Kinderspitalgasse—Alsbachstrasse—Hernalser Linie ist genehmigt worden. Diese Linie ist sonach in ihrer ganzen Länge doppelgeleisig. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22.) [10. Mai, Z. 15.268.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Wartehalle auf dem Hauptplatze in Nussdorf.) Am Hauptplatze in Nussdorf ist nächst dem Aufnahmsgebäude der Kaiser Franz Josefs-Bahn eine Wartehalle ausgeführt worden. [9. Mai, Z. 13.806.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Einführung des Kreuzer-Zonentarifes.) Nachdem das von beiden Häusern des Reichsrathes übereinstimmend beschlossene Gesetz, betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen des Personentarif-Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, unterm 25. Mai die Allerh. Sanction erlangt hat, ist nunmehr der Kreuzer-Zonentarif im Personenverkehre auf den k. k. Staatsbahnen mit 16. Juni in Wirksamkeit getreten. Mit dem gleichen Tage wurde dieser Personentarif auch auf den von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen betriebenen österr. Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungar. Westbahn, auf den Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, ferner auf der Erzherzog Albrecht-Bahn, der Mährischen Grenzbahn, der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn eingeführt, und zwar auf den letztgenannten vier Bahnen kraft der vom Handelsminister im Grunde des Art. III des sanctionirten Gesetzes vom 25. Mai 1890, R.-G.-Bl. Nr. 89, getroffenen Entscheidung. Die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen betriebenen Localbahnen, auf welchen der Kreuzer-Zonentarif nicht zur Anwendung gelangt, sind in den von uns in Nr. 63 gebrachten Tarifbestimmungen aufgezählt.

— (Locomotivprüfungen.) Am 18. Februar, 3., 14. 17. und 18. März hat die technisch-polizeiliche Prüfung von fünf für den Dienst auf den k. k. Staatsbahnlinien bestimmten Schnellzugs-Locomotiven der Serie II/c stattgefunden. Diese Locomotiven wurden in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf erbaut und tragen die Bahninventarsnummern 468 bis 472 und die Fabriksnummern 728 bis 732. Der Dampfkessel dieser Locomotiven ruht auf vier Achsen, von denen die beiden ersten die in einem Truckgestelle vereinigten Laufachsen bilden; die dritte und vierte Achse sind untereinander gekuppelt und ist die dritte gleichzeitig die Triebachse. Das Truckgestell ist behufs besserer Führung und Verhinderung der seitlichen Schwankungen mittelst elastischer Querstangen mit dem Hauptrahmen besonders verbunden. Die Räder liegen innerhalb, die horizontalen Dampfcylinder, sowie die für variable Expansion eingerichtete Dampfsteuerung ausserhalb des Maschinenrahmens. Die Entfernungen der vier Achsen von einander betragen 1·7 m, 1·7 m und 2·5 m, der Gesammtradstand 5·9 m, der Durchmesser der Laufräder 1·023 m, jener der Trieb- und Kuppelräder 1·812 m. Die Spurweite ist normal und beträgt das Gewicht jeder Locomotive im betriebsfähigen Zustande 44·6 t. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven haben auf der Strecke St. Pölten—Neulengbach stattgefunden, wobei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 68, 64, 64, 71, bezw. 66 km, und Maximalgeschwindigkeiten von 100, 97, 95, 91 bezw. 98 km per Stunde erreicht wurden. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde sofort die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten fünf Schnellzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden. [H.-M.-Z. 23.845.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Telephonanlage in Mähr.-Ostrau.) Zum Zwecke der raschen Verständigung der in der Station Mähr.-Ostrau an drei verschiedenen Punkten des Haupt- und des Vorbahnhofes im Dienste stehenden Verkehrsbeamten unter einander wurde ausser den zwischen der Verkehrskanzlei des Hauptbahnhofes und den beiden Stationsaufseher-Diensthütten bei den Einfahrtswechseln des Hauptbahnhofes und zwischen der Verkehrskanzlei des Vorbahnhofes und der südlichen Stationsaufseher-Diensthütte des Hauptbahnhofes bereits bestehenden Telephonlinien nunmehr noch folgende hergestellt:

a) eine Linie zwischen der Verkehrskanzlei des Hauptbahnhofes und jener des Vorbahnhofes, und

b) eine Linie von der letztgenannten Stelle zu der Verkehrsfiliale am Südende des Vorbahnhofes.

In der Verkehrsfiliale des Vorbahnhofes wurde eine einfache Telephonstelle hergestellt, wogegen die in den Verkehrskanzleien am Haupt- und am Vorbahnhofe vorhandenen Apparate derart vervollständigt wurden, dass die dortselbst befindlichen Indicateurs und Umschalter um je eine Abtheilung vermehrt wurden. Diese neu hergestellten Telephonlinien werden für Mittheilungen, welche auf die Verkehrssicherheit Bezug haben, nicht verwendet, da zu diesem Zwecke ausschliesslich die vorhandene Telegraphenlinie zu dienen hat. Die k. k. General-Inspection hat den Bericht der Bahnverwaltung über die Erweiterung der Telephonanlage in Mähr.-Ostrau unterm 22. Mai zur Kenntniss genommen. [G.-I.-Z. 7352.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Auflassung der III. Wagenclasse bei den Schnellzügen Nr. 5 und 6 zwischen Budapest und Wien.) Vom 15. Juni angefangen bis auf Weiteres wird die Beförderung von Reisenden der III. Wagenclasse bei den zwischen Budapest und Wien verkehrenden Schnellzügen Nr. 5 und 6 eingestellt, und werden daher von dem genannten Tage angefangen weder bei dem um 8 Uhr Früh von Budapest nach Wien, noch bei dem um 4 Uhr Nachmittags von Wien nach Budapest abgehenden Schnellzuge Reisende für die dritte Wagenclasse aufgenommen. Die in dem allgemeinen Fahrplanplacate, giltig vom 1. Juni, bei den Schnellzügen 5 und 6 publicirte bedingte Aufnahme von Reisenden der III. Wagenclasse wird sohin vom 15. Juni angefangen hiedurch aufgehoben.

Bukowinaer Localbahnen. (Anschaffung von 2 Stück Tender-Locomotiven.) Die Verwaltung der genannten Localbahnen hat bei einer inländischen Locomotivfabrik 2 Stück Tender-Locomotiven nach den vom k. k. Handelsministerium genehmigten Typenplänen in Bestellung gebracht. [25. Mai, Z. 9131.]

Gräfl. Erwein Nostitz'sche Güter-Administration in Mratin bei Měšic. (Anschaffung einer Tender-Locomotive.) Die genannte Güter-Administration hat beschlossen, für Zwecke der Schleppbahn Annathal - Rothau bei Graslitz eine Tender-Locomotive zur Anschaffung zu bringen. Die eingereichten Typenpläne für diese Tender-Locomotive wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [24. Mai, Z. 22.147.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Eisenbahn Uj-Gradiska—Pozsega. (Finanzielle Betheiligung.) Die Interessenten einer von der Station Uj-Gradiska der Linie Sunja-Bród der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus bis Pozsega projectirten Localbahn haben einen Betrag von 300.000 fl. für Stammactien gezeichnet. Ferner hat der Banus Graf Khuen-Héderváry sich im Principe dafür ausgesprochen, die dem Grenz-Investitionsfonde zu entnehmende und seinerzeit zur Subventionirung der zur Verbindung der Linie Grosswardein-Eszék-Villány mit der Linie Sunja—Uj-Gradiska—Bród projectirten Linie Eszék—Nasic—Uj-Kapella-Batrina und deren Flügelbahn Pleternicza-Pozsega (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23 ex 1889) bestimmte Summe von 250.000 fl. in dem Falle der Linie Uj-Gradiska—Pozsega zuzuwenden, wenn die mit Schwierigkeiten verbundene Finanzirung der verhältnissmässig viel kostspieligeren Linie Eszék—Nasic—Uj-Kapella-Batrina nicht innerhalb 6 Monaten durchgeführt würde. Zur eingehenden Berathung der Frage wird von dem Obergespan des Pozsegaer Comitates, Gvozdanovics, eine Interessentenversammlung für die nächste Zeit einberufen.

Projectirte Localbahn Stuhlweissenburg—Ércsi, eventuell Adony-Szabolcs. (Vornahme technischer Vorarbeiten.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Herstellung einer Verbindung der Linien der verstaatlichten Ungarischen Westbahn von Stuhlweissenburg an mit den Linien der verstaatlichten Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn (gegenwärtig Budapest-Dombovár-Zákány) beschlossen. Die Trasse der projectirten Verbindungsbahn wird in zwei Varianten ausgearbeitet, deren eine oberhalb des Velenczéer Sees mit Durchkreuzung der Südbahnlinie Budapest-Pragerhof nächst Nyék in die Station Ércsi der Linie Budapest-Dombovár-Zákány einmündet, während die andere unterhalb des Velenczéer Sees mit Durchkreuzung der Südbahn nächst Dinyés bis zur Station Adony-Szabolcs trassirt wird.

Projectirte Eisenbahn Vinkovcze-Mitrovicza. (Bauvergebung.) Am 7. Juni fand bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Offertverhandlung für die Uebernahme des Baues der Bahn Vinkovcze-Mitrovicza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128 ex 1889) statt, durch welche die beiden Linien Vinkovcze—Sunja-Brcska und India—Mitrovicza der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbunden werden. Es wurden sechs Offerte überreicht, und weisen dieselben folgende Anbote auf: für den Bau der Bahnstrecke fordern Stefan Popper 1,761.577 fl., Arnstein & Freund 1,679.437 fl., David Kopf & Josef Kien 1,630.646 fl., Deutsch Söhne & Comp. 1,623.665 fl., Gregersen & Söhne und Gfrerer 1,594.227 fl., Sigmund Deutsch und Anton Fleischmann 1,559.442 fl. Die Offerte wurden dem Handelsminister zur Entscheidung vorgelegt.

Localbahn Budapest-Soroksár-Haraszti. (Verbindungsgeleise mit den Budapester Schlachthäusern.) Die hauptstädtische Communalverwaltung hat im Interesse des Heimfallrechtes principiell entschieden, dass die zwischen der Budapester Station der Localbahn Budapest-Soroksár-Haraszti und den Budapester Schlachthäusern durch die genannte Localbahn-Gesellschaft herzustellenden Verbindungsgeleise als Strassenbahn zu betrachten seien, dass daher, wenn die Budapester Strassenbahn-Gesellschaft, als Eigenthümerin der Localbahn Budapest-Soroksár-Haraszti (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3), diese Bahn seinerzeit verkaufen sollte, die erwähnten Verbindungsgeleise als integrirender Theil dem Strassenbahnnetze der Gesellschaft zufallen.

Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Tarife der Linie zum Budapester Centralfriedhof.) Der Budapester Municipalausschuss (Gemeinderath) hat in seiner am 4. Juni abgehaltenen Generalversammlung die Tarife der Linie Budapest-Centralfriedhof nächst Kerepes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 91 und 141 ex 1889 und 26 ex 1890) vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung angenommen.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Beförderung.) Der Inspector Franz Mösmer der Budapester Direction der Oesterrr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde zum Oberinspector befördert.

Schiffahrt.

Schiffbarmachung der Moldau in Prag und Aufhebung des Moldauzolles am Vejton. (Landtagsbeschlüsse, betreffend die Beitragsleistung zu den Kosten.) Auf Grund der Anträge, welche die im Jahre 1887 einberufene Enquête in Angelegenheit der Schiffbarmachung der Moldau in Prag gestellt hatte, wurde Seitens der Regierung die Herstellung eines Verkehrs- und Winterhafens nebst Umschlagplatz in Holešovic, die Erweiterung des bestehenden Hafens in Karolinenthal und die Schiffbarmachung der Moldau in Prag mittelst Durchschiffung des Helmer und Neumühlwehres beschlossen. Gleichzeitig erhielt die Statthalterei in Prag den Auftrag, Seitens des Landes Böhmen einen Beitrag zu den mit rund 4 Millionen veranschlagten Kosten der Projecte für diese Bauführungen zu erwirken. Die genannte Landesstelle wandte sich an den böhmischen Landesausschuss, welcher mit Bericht vom 14. Mai d. J. beim Landtage die Zuwendung des Betrages von 2 Millionen Gulden aus Landesmitteln beantragte. Der Landtag überwies in seiner Sitzung vom 24. Mai diesen Bericht einer ad hoc gewählten 15gliedrigen Commission, welche ihr Elaborat unterm 27. Mai fertigstellte und nachstehende Anträge einbrachte:

1. Als Beitrag zur Bedeckung der Kosten der vom Staate herzustellenden Anlagen zum Zwecke der Schiffbarmachung der Moldau in Prag einschliesslich der Hafenanlage in Karolinenthal und Holešovic wird aus Landesmitteln ein Beitrag, welcher die Hälfte des wirklichen Kostenaufwandes für die oben angeführten Bauten, höchstens jedoch 2 Millionen Gulden betragen soll, unter der Bedingung zugesichert:
   a) dass sofort zur Durchführung der nothwendigen Vorarbeiten für die Hafenanlagen zu Holešovic und Karolinenthal und für die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag auf Grundlage des bereits fertigen Projectes geschritten werde, und dass dieselben längstens bis zum Frühjahre 1891 beendet werden;
   b) dass mit der Ausführung in Gemässheit des genehmigten Bauprojectes noch in der ersten Hälfte des Jahres 1891 begonnen, und

c) dass der Bau continuirlich fortgesetzt und bis Ende des Jahres 1895 vollendet werden wird, wobei dem Landesausschusse die Möglichkeit geboten sein soll, in die fertigen Pläne Einblick zu nehmen, vor Baubeginn und während des Baues Aenderungen in der inneren Einrichtung des Projectes zu beantragen, sowie derselbe auch von Aenderungen wichtigerer Art in Kenntniss zu setzen ist.

d) Die Verwaltung im Hafen und im Umschlagplatze in Holešovic und Karolinenthal soll durch den Staat besorgt werden, der auch für eine vortheilhafte Verbindung des Holešovicer Umschlagplatzes mit den Nachbarbahnen und den k. k. Staatsbahnen zu sorgen hat.

Die Bewilligung und Einstellung des auf ein Jahr entfallenden Beitrages von 400.000 fl. in die Voranschläge pro 1892, 1893 und 1894 wird ausdrücklich davon abhängig gemacht, dass jeweilig ein den Verhältnissen entsprechender Baufortschritt nachgewiesen wird, die Einstellung der letzten Rate in den Voranschlag pro 1895 ferner noch davon, dass die Vollendung der Schiffbarmachung und der Hafenherstellungen bis Ende des Jahres 1895 nach der Sachlage ausser Zweifel gestellt erscheint.

2. Der Landesausschuss wird ermächtigt, die erste Rate des Beitrages per 400.000 fl. in den Landesvoranschlag pro 1891 einzustellen.
3. Dem Landesausschusse wird aufgetragen, binnen kürzester Frist dem Landtage des Königreiches Böhmen Anträge rücksichtlich der Bedeckung des zu bewilligenden Landesbeitrages zu stellen.

Gleichzeitig befasste sich die Commission mit der wiederholt schon von verschiedenen Seiten angeregten Frage der Aufhebung des Moldauzolles am Vejton und beantragte diesbezüglich nachstehende Resolution:

„In Erwägung, dass die Schiffahrt und der Verkehr auf der Moldau durch die in Prag am Vejton eingehobene Wassermauth bedeutend erschwert wird, und dass eine derartige Mauth an der Elbe, der Donau und dem Rheine nicht, und, einzelne seltene Fälle ausgenommen, überhaupt auf keinem schiffbaren Flusse Mitteleuropas besteht, wird dem Landesausschusse aufgetragen, die entsprechenden Schritte in der Richtung zu thun, dass die Wassermauth auf der Moldau in Prag ehethunlichst, womöglich bis zum Jahre 1893, aufgehoben werde."

Sowohl die Anträge betreffs der Beitragsleistung zu den Kosten der Schiffbarmachung der Moldau in Prag, als auch die Resolution wegen Aufhebung des Moldauzolles am Vejton wurden in der Landtagssitzung vom 3. Juni 1891 einstimmig angenommen.

Fiumaner Schiffsverkehr. (Neue Schiffahrtslinien der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Adria".) Wie aus Budapest gemeldet wird, haben die Verhandlungen, welche Seitens des Handelsministers Baross mit der ungarischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria" in Angelegenheit einer zu errichtenden neuen Schiffahrtsverbindung gepflogen wurden, bereits zu dem Resultate geführt, dass die genannte Gesellschaft nunmehr definitiv zwei neue Dampferlinien, und zwar eine ungarisch-italienisch-malteser Linie (für die Fahrten von und nach Messina, Catania, Malta) und eine ungarisch-dalmatinisch-italienische Linie (für die Fahrten von und nach Spalato, Ragusa, Antivari, Bari) in ihren Verkehr von und nach Fiume aufgenommen hat. Nach beiden Relationen werden daher dem Exporte monatlich je eine Ausfahrt und dem Importe monatlich je eine Heimfahrt zur Verfügung stehen. Zunächst wird der Dampfer „Braemer" für die sicilianisch-malteser Relation seine Fahrt beginnen und zu diesem Behufe schon gegen Ende dieses Monates zur Aufnahme von Gütern aller Art in Fiume ladebereit sein.

Sachsen. (Elbestrompolizei.) Die kgl. Amtshauptmannschaft als Elbestromamt in Pirna hat unterm 27. Mai die nachstehende Kundmachung erlassen: „Es ist in neuerer Zeit wiederholt beobachtet und darüber Klage geführt worden, dass Schiffer, deren Fahrzeuge mittelst Schleppzuges auf der Elbe befördert werden, während der Fahrt und zumal des Nachts das Steuer festbinden und die persönliche Handhabung desselben unterlassen, welchem Gebahren die in letzterer Zeit mehrfach vorgekommenen Beschädigungen von am Ufer befindlichen Anlagen, wie Landungsbrücken u. s. w., in der Hauptsache zuzuschreiben sind. Die kgl. Amtshauptmannschaft als Elbestromamt nimmt deshalb Veranlassung, die Verordnung der kgl. Ministerien der Finanzen und des Innern vom 7. November 1870, G.- und V.-Bl., S. 332, das Verhalten der Schiffsführer in Schleppzügen auf der Elbe betreffend, wonach nicht nur jederzeit ein Mann am Steuer zu bleiben hat, sondern ausserdem noch bei grösseren Fahrzeugen zwei, bei kleineren ein Mann sich fortwährend bereit zu halten haben, um beim Anhalten des Schleppzuges oder bei unerwartet eintretenden widrigen Umständen die Schiffe im Fahrwasser zu erhalten, mit dem Bemerken hiedurch in Erinnerung zu bringen, dass Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften auf Grund der angezogenen Verordnung unnachsichtlich mit Geldstrafen bis zu 60 Mk. oder entsprechender Haft geahndet werden."

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

17. Juni,	um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.
18. „	um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Thetis", Capitän A. Privileggio, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
19. „	um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Messina", Capitän G. Sabbadini, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.
19 „	um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste", Capitän A. Malusa, nach Venedig.
20. „	um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Smirne", Capitän A. Leva, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
21. „	um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Yole", Capitän P. Covacich, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Malinska.
21. „	um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.

Levante-Dienst

17. Juni,	um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Narenta", Capitän V. Gherzman, nach Batum, mit Berührung von Patras, Sira, Piräus, Salonich, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasonda und Trapezunt.
19. „	um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Danae", Capitän T. Gopcevich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.
20. „	zu Mittag, Dampfer „Vorwärts", Capitän B. Crillanovich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ferner nach Alexandretta, Lattachia, Tripoli und Mersina, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.
21. „	um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Aurora", Capitän G. Doncich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Juli	um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Poseidon", Capitän L. Lemessich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

Brasilianischer Dienst.

1. Juli	Nachmittags, Dampfer „Castore", Capitän A. Lussich, nach Santos, mit Berührung von Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. (Geschäftsbericht pro 1889.) Die finanziellen Betriebsergebnisse weisen folgende Hauptposten auf: Transporteinnahmen fl. 1,005.067, Vergütung aus dem Localbahnbetriebe fl. 19.714, Summe der Einnahmen fl. 1,048.552. Allgemeine Verwaltung fl. 12.200, Bahnaufsicht und Bahnerhaltung fl. 329.025, Verkehrs- und commercieller Dienst fl. 195.055, Zugförderungs- und Werkstättendienst fl. 232.039, Summe der Ausgaben fl. 785.820, verbleibt als Mehreinnahme fl. 262.731. Hievon ab sonstige Auslagen: Gebäudesteuer sammt Zuschlägen fl. 1765, Erwerbsteuer sammt Zuschlägen fl. 5385, Einkommensteuer sammt Zuschlägen fl. 13.332, Gebühren-Aequivalent fl. 1581, Börsebeiträge und Cotirungssteuer fl. 1128, Stempel und Gebühren fl. 2614, Vergütung für Mitbenützung von fremden Bahnhöfen, für mitbenützte (Péage-) oder gepachtete fremde Bahnstrecken fl. 98.439, Miethzinse und Erhaltung gemietheter Locale fl. 6990, Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes fl. 340, Beiträge zu den Humanitäts-Instituten

fl. 7181, Unterstützungen an Bedienstete fl. 1610, zusammen fl. 143.848, verbleiben als Reinertrag fl. 118.883. Von dem mit der Concessions-Urkunde vom 22. October 1871 und durch hohen k. k. Handelsministerial-Erlasse vom 22. April 1875 garantirten jährlichen Reinertrag in Silber per fl. 954.136 kommt nach Abschlag des erzielten Betriebs-Ueberschusses per fl. 118.883 der Betrag von fl. 835.253 durch staatlichen Garantievorschuss zu bedecken. Das Reinerträgniss für die Actionäre der Erzherzog Albrecht-Bahn, welches pro 1888 fl. 62.663 betrug, beläuft sich pro 1889 auf fl. 73.002, stellt sich sonach gegenüber dem Vorjahre günstiger um fl. 10.339. Wird von dem obigen Reinerträgnisse per fl. 73.002 der gleichwie in den Vorjahren verwendete Einlösungsbetrag der Actiencoupons per 1. Jänner 1890 pro (Ein Gulden per Actie) fl. 35.599 in Abschlag gebracht, so erübrigen für die Einlösung des Actiencoupons pro 1. Juli 1890 fl. 37.403, somit per Actie der Betrag von fl. 1·05, rund fl. 1. Dieses Erträgniss reicht demnach aus, die Einlösung des Julicoupons 1890, gleichwie in den Vorjahren, mit Einem Gulden ö. W. Silber zu vollziehen, ohne den Special-Reservefond zur Aufbesserung des Actienerträgnisses heranziehen zu müssen.

Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft. (Geschäftsbericht pro 1889.) In dem Rechnungsabschlusse der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1889 ist zunächst von Wichtigkeit die Gestaltung der Bruttoeinnahmen. Werden die Bruttoeinnahmen des Jahres 1889 denen des Vorjahres gegenübergestellt, so ergibt sich folgendes Bild. Die Bruttoeinnahmen betrugen:

Auf der Localbahn	pro 1889 fl.	pro 1888 fl.
Elbogen-Neusattel	69.348·56	69.344·36
Časlau-Zawratetz u. Časlau-Mocowitz	102.405·72	83.112·46
Chodau-Neudek	100.087·27	90.704·25
Königshan-Schatzlar	37.499·63	36.145·49
Olmütz-Čellechowitz	145.193·68	116.192·05
Kaschitz-Radonitz	44.410·55	34.518·23
Böhm.-Leipa—Niemes	54.480·19	54.047·72
Nusle-Modřan	86.435·46	75.757·35
Tulln-St. Pölten	493.495·47	488.587·92
Hannsdorf-Ziegenhals	205.384·96	88.303·95
Herzogenburg-Krems u. Hadersdorf-Sigmundsherberg	76.215·30	—
In Summa . . . fl.	1,414.956·79	1,136.723·78

Jene Linien, die sowohl 1888 als 1889 ganzjährig im Betriebe waren, und die sich durch Ausscheidung der Linien Hannsdorf - Ziegenhals, Herzogenburg - Krems und Hadersdorf-Sigmundsherberg aus obiger Zusammenstellung ergeben, erzielten eine Bruttoeinnahme pro 1889 von fl. 1,133.356·53, pro 1888 von fl. 1,048.419·83. Die Mehreinnahmen pro 1889 betrugen sonach fl. 84.936·70 oder circa 8·1 pCt. Der verfügbare Reingewinn, der sich auf ein Actiencapital von fl. 15,200.000 vertheilt, beziffert sich mit fl. 773.775·68 gegen fl. 685·668 im Jahre 1888. Aus den Bilanzposten sind zwei markante Momente hervorzuheben. Zunächst ist das Saldo laufender Rechnungen bemerkenswerth, welches diesmal mit einem Activsaldo von fl. 1,039.356 ausgewiesen ist, während diese Post im Vorjahre im Passivconto mit 1,078.569 bilanzirt war. Der Grund liegt vornehmlich darin, dass die General-Bauunternehmung auf die ihr aus dem Ausbaue der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals zukommende Ablieferung von fl. 1,250.000 Prioritäts-Obligationen verzichtet und dafür Actien in dem gleichen Betrage genommen hat. Die zweite Post ist die Einstellung von fl. 343.348 als Bauconto M.-Weisskirchen—Wsetin in den Activen, obschon diese Linie seither verkauft worden ist. Wie die Verwaltung bemerkt, wird diese Post aus den Activen im nächsten Rechnungsabschlusse ausgeschieden. Dabei werden die verfügbaren Reservefonds und die Specialreserve in Anspruch genommen werden, die in den Vorjahren zum weitaus grössten Theile aus dem für verkaufte oder vertauschte Linien erzielten buchmässigen Gewinn gebildet worden sind, so dass sie zur Deckung buchmässiger Verluste herangezogen werden können.

Kolomeaer Localbahnen. (General-Versammlung.) Am 26. Juni findet die III. (ordentliche) General-Versammlung der Kolomeaer Localbahnen mit folgenden Verhandlungsgegenständen statt:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1889 und über die staatliche Betriebsübernahme,
2. Bericht über den Betrieb im Jahre 1889,
3. Bericht des Revisions-Ausschusses über die Betriebs-Rechnung und den Rechnungsabschluss pro 1889,
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses,
5. Antrag des Verwaltungsrathes auf Feststellung der Entlohnung des Executiv-Comité und des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrathes und des Executiv-Comité (§ 25 der Statuten),
6. Wahl des Revisions-Ausschusses,
7. Erneuerung des Verwaltungsrathes. [H.-M.-Z. 25.078.]

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). (Generalversammlung.) Am 26. Juni findet die IV. (ordentliche) Generalversammlung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) mit folgenden Verhandlungsgegenständen statt:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1889 und über die staatliche Betriebsübernahme.
2. Bericht über den Betrieb im Jahre 1889.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnung und den Rechnungsabschluss pro 1889.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Antrag des Verwaltungsrathes auf Feststellung der Entlohnung des Executivcomité und des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrathes und des Executivcomité (§ 24 der Statuten).
6. Wahl des Revisionsausschusses. [H.-M.-Z. 25.077.]

Bukowinaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 30. Juni findet die V. (ordentliche) Generalversammlung der Bukowinaer Localbahnen mit folgenden Verhandlungsgegenständen statt:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1889.
2. Bericht über den Betrieb im Jahre 1889
   a) der Linie Czernowitz-Nowosielitza,
   b) der Linie Hliboka-Berhometh a./S. sammt Zweigbahn nach Czudin, Hatna-Kimpolung und Hadikfalva-Radautz,
   c) der Schleppbahnen Berhometh a./S. — Meżebrody und Wama—Russ.-Moldawitza.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnung und die Rechnungsabschlüsse pro 1889.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses:
   1. der unter a) und b) bezeichneten Linien,
   2. der Schleppbahn Berhometh a./S.—Meżebrody,
   3. der Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza.
5. Antrag auf Festsetzung der Entlohnung des Executivcomité, sowie des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnehmer an den Sitzungen des Verwaltungsrathes und des Executivcomité (§ 25 der Statuten).
6. Wahl des Revisionsausschusses.
7. Wahlen in den Verwaltungsrath. [H.-M.-Z. 25.079.]

„Der Conducteur", officielles Coursbuch. (Neugestaltung desselben.) Der „Conducteur" für den Monat Juni, mit den neuen Sommerfahrplänen, ist soeben erschienen. Der Inhalt dieses allgemein bekannten und beliebten Coursbuches, welches von den österreichischen Eisenbahnen neuerdings als officielles Coursbuch erklärt wurde und für den Dienstgebrauch verwendet wird, hat eine totale Umgestaltung erfahren: die Fahrpläne sind, entsprechend den Fahrplan-Placaten der Eisenbahnen, nach dem sogenannten „Pfeilsystem" umgearbeitet worden, an welches sich das reisende Publicum um so schneller gewöhnen wird, als es wirklich wesentliche Vorzüge vor dem bisher angewendeten System bietet. Aeusserst praktisch und die Benützung des „Conducteur" wesentlich erleichternd, ist die Eintheilung der Bahnstrecken in Routen und die hierauf bezüglichen Angaben im Inhaltsverzeichnisse. — Die Localfahrpläne, die Fahrpläne der österreichischen und jene der ungarischen Linien sind durch Verwendung verschiedenfarbiger Papiere unterschieden und leicht auffindbar. — Eine sehr praktische Uebersichtskarte mit Angabe der Routenzahlen, sowie mehrere kleine Uebersichtkarten zwischen den einzelnen Abtheilungen bilden eine werthvolle und sehr erwünschte Bereicherung des „Conducteur", dessen Umfang im Laufe der Jahre eine Vergrösserung um das Vierfache erfahren hat. — Da trotz der kolossalen Ausdehnung und der besseren Ausstattung der Preis des stattlichen Bandes (50 Kreuzer) unverändert geblieben ist, darf der „Conducteur" heute wohl als das billigste Coursbuch der Welt bezeichnet werden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Aufhebung des directen Personentarifes.

Der Tarif für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft andererseits vom 1. Juni 1889 wird mit 16. Juni 1890 aufgehoben.

Wien, am 12. Juni 1890. [398]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen directen Personentarifes.

Ab 16. Juni 1890 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits zur Einführung, mit welchem die auf Basis der Zonentaxen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gebildeten Fahrpreise zur Einhebung gelangen.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige directe Tarif vom 1. Juli 1886 sammt Nachträgen aufgehoben.

Wien, am 11. Juni 1890. [399]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung einer neuen Fahrpreistabelle.

An Stelle des Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. piv. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn gelangt ab 16. Juni 1890 für den genannten Verkehr eine neue Fahrpreistabelle zur Einführung, mit welcher bereits die auf Basis der Zonentaxen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gebildeten Fahrpreise zur Einhebung gelangen.

Wien, am 12. Juni 1890. [400]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Mährisch-schlesische Centralbahn. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen directen Personentarifes.

Ab 16. Juni 1890 gelangt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit der Mährisch-schlesischen Centralbahn andererseits, ein neuer Tarif zur Einführung, mit welchem bereits die auf Basis der Zonentaxen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gebildeten Fahrpreise zur Einhebung gelangen.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1889 aufgehoben.

Wien, am 11. Juni 1890. [401]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung neuer Fahrpreise im directen Verkehre zwischen Stationen k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Sollenau.

Mit 1. Juni 1890 gelangen im Verkehre zwischen den Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und den k. k. Oesterreich. Staatsbahnen via Sollenau neue, auf Grund des Zonentarifes der k. k. Osterr. Staatsbahnen entwickelte Fahrpreise zur Einhebung.

Die allgemeinen Tarifbestimmungen sind aus dem bezüglichen Placate vom 2. Juni 1890 zu entnehmen.

Wien, am 2. Juni 1890. [402]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Juli 1890 gelangen die nachfolgend bezeichneten Nachträge zur Einführung, und zwar:

1. Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1890 giltigen Tarife, Theil II, Heft B. Derselbe enthält:
   a) Frachtsätze für die Stationen Bilin und Obernitz im Verkehre mit Stationen der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn;
   b) theilweise ermässigte Frachtsätze für einige Relationen des Haupttarifes;
   c) Ausnahmetarif für Eisen und Stahl im Verkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Dux-Bodenbacher und k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.

2. Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1890 giltigen Tarife, Theil II, Heft C, enthaltend:
   d) theilweise ermässigte Frachtsätze für einige Relationen des Haupttarifes;
   e) Ausnahmetarif für Eisen und Stahl im Verkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer und k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.

Exemplare dieser Tarifnachträge können bei der geschäftsführenden Verwaltung zum Preise von 20 kr. für 1 Exemplar des Nachtrages ad 1) und 10 kr. für 1 Exemplar des Nachtrages ad 2) bezogen werden.

Prag, am 12. Juni 1890. [403]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VII zum Hefte Nr. 2.

Mit 1. Juli 1890 tritt zum Hefte Nr. 2 des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarifes der Nachtrag VII in Kraft, welcher Frachtsätze, bezw. Entfernungen für den directen Verkehr mit den an den Neubaustrecken Cöthen-Aken und Pratau-Torgau gelegenen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Erfurt enthält.

Exemplare liegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 14. Juni 1890. [404]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des Nachtrages IV zum Local-Personentarife.

Am 20. Juni 1890 tritt der Nachtrag IV zum gesellschaftlichen Local-Personentarife vom 1. Mai 1887 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Ermässigte Fahrpreise für einfache Schnell- und Personenzugs-Karten zwischen Wien einerseits und Kolin, Prag, Aussig, Tetschen und Pardubitz andererseits, ferner ermässigte Fahrpreise für Personenzüge zwischen Rossitz einerseits und den Stationen Prag, Lieben, Wysočan, Chwala-Počernitz, Mštetitz, Medleschitz und Chrudim andererseits;
2. Aufhebung bezw. Neueinführung von Tour- und Retourbillets und
3. Berichtigung des Nachtrages III.

Wien, am 16. Juni 1890. [405]

Personenverkehr mit den Nordseebädern Norderney, Borkum etc.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Juli 1890 tritt ein neuer Tarif für Sommerkarten nach den Nordseebädern Norderney, Borkum, Langeroog, Spickeroog und Wangeroog in Wirksamkeit.

Derselbe enthält unter Anderem ermässigte Fahrpreise für Schnellzüge-Rückfahrten mit 45tägiger Giltigkeitsdauer von Wien (Nordwestbhf.) nach Norderney über Norden und Geestemünde.

Bei der unterzeichneten General-Direction liegen Exemplare des Tarifes zur Einsicht bereit.

Wien, am 16. Juni 1890. [406]

Die General-Direction der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn.

Frachtermässigung für Spiritus nach Steiermark, Kärnten, Krain und dem Küstenlande.

Für die Beförderung von Spiritus bei Aufgabe von, bezw. Frachzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und zwar:

a) für Rohspiritus aus Galizien und der Bukowina, aus Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederöserreich nach irgend einer österreichischen Raffineriestation gegen Nachweis der nach erfolgter Raffinirung stattgefundenen Weiterbeförderung in einer gegenüber der bezogenen um 10 pCt. geringeren Menge;
b) für raffinirten Spiritus aus irgend einer österreichischen Raffineriestation nach Steiermark, Kärnten, Krain oder dem Küstenlande

werden vom dritten Tage nach erfolgter Verlautbarung bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1890, nachstehende Frachtermässigungen im Rückvergütungswege bewilligt:

1. Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (nordöstl. und westl. Linien exclus. der Localbahnen und der Wiener Ueberfuhr) die Frachtsätze des Specialtarifes 1 des bezüglichen Localtarifes, eventuell gekürzt um 2 kr., wenn die betreffende Bahn blos Aufgabs- oder blos Abgabsbahn ist, bezw. um 4 kr., wenn sie lediglich als Transitbahn figurirt;

2. rücksichtlich der Strecken der Galizischen Carl Ludwig-Bahn die eventuell wie sub 1 gekürzten Frachtsätze des Specialtarifes 1 im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Nachtrag VI);

3. rücksichtlich der Strecken der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien) die Frachtsätze des Specialtarifes 1 des Localtarifes, eventuell gekürzt um 2 kr., wenn diese Bahn blos Auf- oder Abgabsbahn ist, bezw. um 3 kr., wenn sie lediglich Transitbahn ist;

4. rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn die eventuell, wenn diese Bahn blos Auf- oder Abgabsbahn ist, um 2 kr. gekürzten Frachtsätze des Specialtarifes 1 des Localtarifes, mit der Beschränkung jedoch auf Transporte von Rohspiritus nach einer an den Linien dieser Bahn gelegenen Raffineriestation, bezw. auf Transporte von raffinirtem Spiritus aus einer solchen Raffinerie.

Zur Erlangung der vorstehenden Frachtermässigungen sind die Sendungen mit directen Frachtbriefen ohne Routenvorschrift zur Aufgabe zu bringen, und erfolgt bei der seinerzeitigen Rückvergütung die Frachtberechnung stets auf der für die Partei günstigsten Route.

Zum Zwecke der Durchführung der Rückvergütung sind bis längstens 28. Februar 1891 vorzulegen:

a) für die Beförderung von Rohspiritus die auf den Namen der reclamirenden Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, sowie zum Nachweise der erfolgten Weiterbeförderung im raffinirten Zustande nach den vorgenannten Ländern die betreffenden, auf dieselbe Partei als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse;
b) für die Beförderung von raffinirtem Spiritus die auf die reclamirende Partei als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse.

Die betreffenden Documente dürfen keinerlei Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt.

Wien, am 12. Juni 1890. [407]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Tiroler Güterverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Juli 1890 kommt für den Güterverkehr zwischen Berlin (Anh.-Dresdener Bhf.), Station des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Erfurt, sowie Berlin (Central-Markthalle und Schlesischer Bahnhof), Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin, einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie) andererseits, ein neuer Gütertarif zur Einführung.

Der Berlin-Tiroler Gütertarif vom 1. December 1880 sammt Nachtrag I wird gleichzeitig aufgehoben. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. August 1890 in Kraft.

Die Frachtsätze des neuen Tarifes kommen bis auf Weiteres mit den in demselben enthaltenen Courszuschlägen unter C zur Anwendung.

Exemplare des Tarifes können zum Preise von 18 kr. im Wege der im Tarife aufgenommenen Stationen oder von der Gefertigten direct bezogen werden.

Wien, am 15. Juni 1890. [408]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung im Verkehre mit Prag und Bodenbach über Brünn.

Ab 16. Juni 1890 werden für die untenbezeichneten Stationen die Fahrpreise im Verkehre mit Prag resp. Bodenbach über Brünn wie folgt festgesetzt, u. zw.:

a) im Verkehre mit Prag (Bahnhof der Oest.-ungar. Staatsbahn):

		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
		Gulden		
Wien (Nord- und Staatsbahnhof)	Schnellzug	17.15	11.90	6.25
Floridsdorf	"	17.15	11.90	—
Gänserndorf . . .	"	17.15	11.90	6.25
Lundenburg . . .	"	16.63	11.90	6.25
Rohrbach-Seelowitz .	"	14.43	10.89	6.25
Wien (Nord- und Staatsbahnhof)	Personenzug	11.90	8.40	4.50
Floridsdorf	"			
Gänserndorf . . .	"			
Angern	"			
Dürnkrut	"			
Lundenburg . . .	"			
Saitz	"			
Branowitz	"			
Rohrbach-Seelowitz .	"			
Raigern	"			

b) im Verkehre mit Bodenbach:

		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
		Gulden		
Wien (Nord- und Staatsbahnhof)	Schnellzug	23.90	16.40	8.50
	Personenzug	18.05	12.90	6.75
Gänserndorf . . .	Schnellzug	23.90	16.40	8.50
	Personenzug	18.05	12.90	6.75
Lundenburg . . .	"	18.05	12.90	6.75

Für Kinder im Alter von 2 bis 10 Jahren werden Billete zum halben Preise ausgegeben.

Auf vorangeführte Billete werden wie bisher auf jedes ganze Billet 25 kg und auf jedes halbe Billet 12 kg Gepäcks-Freigewicht gewährt.

Wien, am 13. Juni 1890. [409]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Berichtigung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 63 vom 3. Juni 1890, auf Seite 1048, betreffend Frachtberechnung für Mühlenfabricate von Hatvan nach Berlin, verlautbarten Kundmachung, ist in der 11. Zeile von oben statt dem Worte „Cours" das Wort „Courszuschlag" zu setzen.

Budapest, am 9. Juni 1890. [410]

Sonstige Nachrichten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Separatvergnügungszug in der Strecke Hotzendorf-Neutitschein.) Vom 15. Juni bis inclusive 14. September wird versuchsweise an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung ein Separatvergnügungszug von Neutitschein nach Hotzendorf und retour nach folgender Fahrordnung verkehren: Neutitschein ab 12 U. 45 M. Nachm., Hotzendorf an 1 U. 39 M. Nachm., Hotzendorf ab 8 U. 40 M. Abends, Neutitschein an 9 U. 25 M. Abends. Bei diesem Vergnügungszuge werden nach Hotzendorf lautende Tour- und Retourbillets II. und III. Classe mit 50 pCt. Fahrpreisermässigung ausgegeben werden. [H.-M.-Z. 25.392.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Ausgabe von Sonn- und Feiertags-Tour- und Retourbillets.) Vom 11. Mai an gelangen zwischen Wien einerseits und Stationen der Strecke Wien-Znaim bezw. Schönwald-Frain andererseits Sonn- und Feiertags-Tour- und Retourbillets mit eintägiger Giltigkeitsdauer zu besonders ermässigten Preisen zur Ausgabe. Derlei Billets werden auch im Verkehre zwischen Stationen und Haltestellen der Strecke Leitmeritz Stadt-Tetschen, sowie der Strecke Turnau-Seidenberg, ferner von diversen anderen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn ausgegeben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1300	Böhmischen Commercialbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Strontianit, Salzsäure und Schwefelsäure	Aussig St.E.G. (via Nestersitz—Bodenbach—Bakov)	Taxis-Dobrovic	Bei Aufgabe unter 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarife, bezw. Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif	Bestehen keine directen Sätze	kr. 61·0		Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz von 48·7 kr. pro 100 kg gilt auch für Schwefelsäure in Blei-Lowries bei Zahlung der Fracht für das verladene Gewicht, mindestens jedoch für die Tragkraftsziffer dieser Wagen
			Strontianit, Salzsäure und Schwefelsäure			Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				54·6				
			Strontianit			Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				34·9				
			Salzsäure u. Schwefelsäure							48·7*)				
1301	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.	**Auflieferung von mindestens 4000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Abladens gelten die Bestimmungen des Tarifes Serie XIII. Sendungen müssen aus den Ostrau-Dombrau-Karwiner oder den Oberschlesischen Revieren proveniren und via Wien mit directen Frachtbriefen an die Gasanstalt in Graz bestimmt sein	Vom 1. Juli 1890 bis Ende December 1890	Interner Tarif	46 kr. N. excl. Mgb.	40 kr. N. excl. Mgb.	6 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1302	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Hornvieh	Pölfing-Brunn	Strassgang	Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI des Graz-Köflacher Eisenbahn-Tarifes für den Transport von lebenden Thieren und lebendem Geflügel als Frachtgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	kr. Not. 39·9	kr. Not. 37·8	kr. Not. 2·1	Im Kartirungswege		
				Schwanberg					34·2	33·0	1·2			
				Deutsch-Landsberg					29·2	28·8	0·4			
1303	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Coaks	M.-Ostrau	Czernotin-Keltsch	Ad 1. Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, in minimo jedoch für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	21·1 kr.	20·2 kr.	0·9 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Kalk, gebrannten	Czernotin-Keltsch	Weisskirchen L.B. transit	Ad 2. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. jedoch bis Ende December 1890		6·3 kr.	5·2 kr.	1·1 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1304	Galizischen Carl Ludwig-Bahn		Raffinadezucker der Classe II	Sedziszów	Krakau transito	Bei Verfrachtung in jeder Menge pro Frachtbrief. Bei Sendungen nach Stationen über Krakau ist eine Routenvorschrift im Frachtbriefe nicht zulässig	Bis auf Weiteres, spätestens bis Ende December 1890	Gemeinschafts- oder Verbands-Verkehre	Variable Frachtantheile	kr. 50·0	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen quartalweise, spätestens Ende März 1891 vorzulegende, auf den Refactie-Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse	
					Krakau loco			Localtarif	kr. 71·8	50·0	kr. 21·8			
					Podgórze-Plaszów				69·8	50·0	19·8			
					Bierzanow				67·7	50·0	17·7			
					Wieliczka				70·3	50·0	20·3			
					Podłęże				62·6	50·0	12·6			
					Bochnia				52·3	50·0	2·3			
1305	Oesterr. Nordwestbahn	K. k. österr. Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schlachtvieh in Wagenladungen	a) Wien Nordwestbahnhof (transit)	Wien Staatsbahnhof (transit) und vice versa	Unter Aufrechthaltung der im Theil I, allgemeine Tarifbestimmungen vom 1. September 1887, sowie der im Localtarife der betheiligten Bahnen enthaltenen einschlägigen Bestimmungen. Die Instradirung erfolgt ausschliesslich via k. k. Donau-Ufer-Bahn	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	ad a) 11·9 kr. ad b) 31·0 kr. pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	Verschieden	Im Kartirungswege		
				b) Wien Nordwestbahnhof (transit)	Wien St. Marx der St.E.G. und vice versa									
1306	Oesterr. Nordwestbahn		**Elbeumschlags-Verkehr.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 55 vom 13. Mai 1890, sub Post 1141, publicirten ermässigten Frachtsätze für Papier aller Art von Krakau nach den Elbeumschlagsplätzen, finden unter Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen für Papier aller Art von Podgórze-Plaszów und Podgórze-Bonarka nach den Elbeumschlagsplätzen Anwendung.											

Ergänzung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 54, Post 1131, vom 10. Mai d. J., publicirte Kartirungs-Frachtsatz von 3·5 kr. pro 100 kg für Langholz, auf 2 Wagen verladen, findet für die gleiche Zeitdauer und unter denselben Bedingungen auch für Transporte von Olmütz-Hodolein transit nach Olmütz-Stadt Anwendung.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien, I., Zedlitzgasse 4

Filialen: WIEN, VII., Neubaugasse 23 — STERNBERG, Mähren, Ringplatz 3.
Gegründet 1815.
Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Melanchthonstr. 28.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Königstrasse 44.
LONDON E. C., 1, New Basinghallstreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I. Hegelgasse 7. — GOTHA. Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — DITTERSBACH, b. Waldenburg i. Schl. — BENTHEIM, Holländ. Grenze.
HANNOVER, Theaterplatz 16. — HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a. S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen.
SCHWARZA in Thüringen.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz,

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft,
Spediteure der k. k. priv. Kaiser FerdinandsNordbahn, der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft
Agentur des „Norddeutschen Lloyd" in Bremen.
Eilgut-Sammeldienst.
Comptoir im eigenen Hause und am Bahnhofe.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, k. und k. Bosna-Bahn.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Specialverkehr nach und von **Russland.**
Verzollungen und Incasso in **Russland.**
Internationale Speditionen und Sammelladungen.

Stefan Dewoniski.

WIEN, Maria Theresienstrasse Nr. 3.

Erben & Gerstenberger vormals Brüder Wimmer, Prag.

Speditionsbureau für internationale Transporte.
Speditionsbureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen. — Grosse Lagerräume.
Möbelwagen.

Exelbirth & Schwager.

Spedition und Commission.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY und RADZIWILOW.

D. Exelbirth in Odessa.

Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen. Feste Uebernahmssätze nach allen Richtungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gerstmann & Lindner, Brünn, Spediteure

der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn
besorgen prompt, sachkundig und billigst Speditionen, zollämtliche Expeditionen jeder Art, Einlagerungen sammt Assecuranz; ferner Vertheilungen von Sammelladungen, sowie auch Möbeltransporte nach allen Richtungen.

Goldlust & Comp.

Speditions-Bureau der k. k. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.
Spedition und Commission. BRODY — PODWOLOCZYSKA — KRAKAU.
Filialen:
RADZIWILLOW, WOLOCZYSKA, SOSNOWICE-KATTOWITZ O/S., SZCZAKOWA-GRANICA, WIEN, SOKAL,
Regelmässiger Sammelladungsverkehr nach Russland, Rumänien und vice versa.
Ermässigte feste Uebernahmen nach allen Richtungen. Correcte Zollabfertigung.

Karpeles & Hirsch, Wien

I., Zelinkagasse 14
Spedition und Commission

Otto Hailer & Cie.

Spedition und Incasso.
Agentur der k. k. priv. österr. Südbahn für die Brennerlinie.
Hauptagentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreich.-ungar. Lloyd für die Schweiz und Vorarlberg.
RORSCHACH, ROMANSHORN und BUCHS (Schweiz).
LINDAU (Bayern) — BREGENZ (Oesterreich).
Verzollungen.
Specialdienst nach Triest und Wien.

N. Katzner

Spedition und Commission.
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., GRANICA, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen.
Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Popper & Co., Wien

Spedition und Commission.
Bureau: II., Schöllerhof. — Magazine: II., Taborstrasse Nr. 11.
Special-Sammeldienst nach Nord- und Süddeutschland, Böhmen, Mähren, Schlesien, Ungarn und Siebenbürgen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831)
Spedition, Commission und Incasso. Stein- und Braunkohlen en gros-Geschäft, Uebersiedlungen per Bahn und Achse mit Möbelwagen.
Agentie der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Speditions-Bureau: für die k. k. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 70. **Wien, 19. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 1. Juni 1890 *), betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Schrambach nach Kernhof auf Staatskosten.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, behufs Fortsetzung der Staatsbahnlinie Scheibmühl-Schrambach eine als normalspurige Secundärbahn auszuführende Locomotiveisenbahn von Schrambach nach Kernhof mit dem veranschlagten Gesammtkostenbetrage von 1,400.000 fl., welcher als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten herzustellen.

Art. II. Die Ausführung der im Art. I bezeichneten Eisenbahn ist an die Bedingung geknüpft, dass die von den Interessenten in bindender Form zuzusichernden Beitragsleistungen, wozu insbesondere die unentgeltlich oder zu ermässigten fixen Preisen erfolgende Abtretung von Grund und Boden, Lieferung von Materialien, sowie sonstige Leistungen zu Gunsten des Bahnunternehmens gehören, nach den von der Regierung zu prüfenden Nachweisungen den Werthbetrag von mindestens 100.000 fl. erreichen.

Art. III. Zum Zwecke der Inangriffnahme der Bauarbeiten darf der mit dem Gesetze vom 30. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 109, eröffnete Specialcredit verwendet werden.

Der zur Fortsetzung des Baues, sowie zur Bestreitung der aus obigem Specialcredite noch nicht bedeckten Projectskosten erforderliche Betrag ist in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1891 einzustellen.

Der hienach aus dem Specialcredite für die Vorarbeiten und den Bau der im Art. I bezeichneten Eisenbahn verwendete Betrag ist in den daselbst bezifferten Maximalkostenbetrag einzurechnen.

Art. IV. In Ansehung der nach Art. I herzustellenden Eisenbahnstrecke wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Art. V. Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildende Eisenbahnstrecke ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und es darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Art. VI. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 1. Juni 1890.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p.

---

*) Enthalten in dem am 17. Juni 1890 ausgegebenen XXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 105.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 11. Juni 1890, Z. 23.906, an die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, als derzeit Vorsitzende in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Gewährung von Frachtermässigungen für die zu den Probiranstalten für Handfeuerwaffen zu sendenden und von dort an die Probewerber zurückgehenden Läufe und Handfeuerwaffen.

Bei der Berathung der Durchführungs-Vorschriften zu dem von beiden Häusern des Reichsrathes beschlossenen Entwurfe eines Gesetzes, betreffend die obligatorische Erprobung aller Handfeuerwaffen, hat sich herausgestellt, dass es, um den entfernt von Probiranstalten domicilirenden Waffen-Erzeugern und Händlern die Beobachtung der Vorschriften des Gesetzes, welche sonst für sie sehr kostspielig wäre, zu erleichtern, wünschenswerth erscheine, denselben namentlich hinsichtlich der dritten Probe (der Probe der fertigen Waffen, resp. der Läufe incl. „System") gewisse Begünstigungen zu gewähren.

Von den verschiedenen, hinsichtlich der Form dieser Begünstigungen gemachten Vorschlägen hat sich der eine, betreffend die Vornahme der dritten Probe in den Etablissements der Probewerber („Hausbeschau"), nur hinsichtlich einiger grosser Etablissements in Wien, Prag u. s. f. als thunlich und die betreffenden Kosten verlohnend erwiesen.

Ein anderer Vorschlag, in den Landeshaupt- und anderen grösseren Provinzialstädten Amtstage zur Erprobung von Waffen abzuhalten, hat sich, da das Gewerbe der Büchsenmacher an sehr vielen Orten, im Einzelnen aber meist von wenigen Gewerbsleuten und in kleinem Umfange betrieben wird, und da die Waffen meist auf Bestellung gefertigt werden und ihre Ablieferung durch das Abwarten eines Amtstages sehr verzögert würde, endlich unter den dargestellten Umständen die Amtstage grosse Kosten hervorrufen würden, als unausführbar erwiesen und ist allseitig abgelehnt worden.

Der mehrseitig gestellten Bitte, für die Versendung der Waffen an die Probiranstalten und deren Exposituren die Portofreiheit oder eine erhebliche Portoermässigung zu bewilligen, steht jedoch das Gesetz vom 2. October 1865, R.-G.-Bl. Nr. 108 (Art. VIII) entgegen, wonach im Fahrpostverkehre, und zwar selbst im Verkehre zwischen den Staatsbehörden untereinander, überhaupt nur Banknoten, Werthpapiere, Papier- und gemünztes Geld, sowie die zu strafgerichtlichen Verhandlungen gehörigen Gegenstände portofrei gesendet werden, die Versendung aller übrigen Gegenstände aber unbedingt portopflichtig erscheint.

Es bleibt sohin nur eine letzte, mehrfach angeregte Form der Begünstigung übrig, nämlich die Frachtermässigung auf den Bahnen, welche in der Weise beantragt wird, dass die Handfeuerwaffen auf dem Transporte zu den Probiranstalten und den Exposituren die volle Frachtgebühr entrichten, auf dem Rückwege aber, wo die Aufgabe durch ein ämtlich autorisirtes Organ, den Probirmeister der Anstalt oder deren exponirtes Organ, erfolgt, ähnlich wie beim Rücktransporte von Ausstellungen, unentgeltlich befördert werden sollen.

Die geehrte Verwaltung als derzeit Vorsitzende in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz wird sohin eingeladen, diese Angelegenheit in der nächsten Directoren-Conferenz zur Verhandlung zu bringen, und die Gewährung der beantragten Erleichterung den österreichischen Bahnverwaltungen nachdrücklichst zu empfehlen.

Hiebei wird nur noch bemerkt, dass es sich bei dem Umstande, als die fragliche Begünstigung nur den kleinen Landbüchsenmachern zu Gute kommen wird — die grossen Waffenfabrikanten und Händler haben, wie schon oben erwähnt wurde, Probiranstalten an Ort und Stelle — um Beträge handelt, welche im Budget der Bahnverwaltungen keine Rolle spielen, für die kleinen Waffenerzeuger und Händler jedoch schwer ins Gewicht fallen.

Ueber den Beschluss der Directoren-Conferenz wolle die geehrte Verwaltung mit thunlichster Beschleunigung anher Mittheilung machen.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden von dieser Verfügung durch Veröffentlichung des Erlasses im h. a. Verordnungs-Blatte in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 11. Juni 1890. Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Genehmigung der geänderten Statuten der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die im § 7 abgeänderten Statuten der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn genehmigt.

Wien, am 24. Mai 1890, Z. 9680. H.-M.-Z. 23.090.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Trambahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von einem Punkte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen zwischen den Stationen Bruck-Fusch und Zell am See durch das Salzachthal über Mittersill bis Wald, eventuell Krimml.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Firma Soenderop & Comp., Commandit-Gesellschaft zum Baue und Betriebe von Eisenbahnen in Berlin, mit dem Erlasse vom 24. November 1889, Z. 45.246 (Verordnungs-Blatt vom 7. December 1889, Nr. 143), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Trambahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von einem Punkte der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zwischen den Stationen Bruck-Fusch und Zell am See durch das Salzachthal über Mittersill bis Wald, eventuell Krimml, auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 25. Mai 1890. Z. 20.943.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für das Rechnungsjahr 1888.

Die unter diesem Titel alljährlich wiederkehrende Publication der geschäftsführenden Direction des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bezieht sich in der für das Jahr 1888 kürzlich erschienenen Bearbeitung auf 50 deutsche, 35 österr.-ungarische, 1 bosnische, 1 luxemburgische, 5 niederländische, 3 belgische, 1 rumänische, 1 russische, zusammen auf 97 Eisenbahn-Unternehmungen, deren Liniennetz eine Gesammtlänge von 68.853 km repräsentirte. Wir entnehmen derselben folgende, auf die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns bezügliche, wesentliche Angaben:

Die dem öffentlichen Verkehre dienenden, normalspurigen Eisenbahnen Deutschlands, welche dem Eisenbahnverbande angehörten, besassen am Ende des Rechnungsjahres 1888 eine Ausdehnung von 39.351 km, jene Oesterreich-Ungarns eine solche von 23.964 km; von der Länge der ersteren waren 11.860 km oder 30·14 pCt. und von jener der letzteren 2554 km oder 10·65 pCt. doppelgeleisig.

Das auf die Anlage und Einrichtung der in Rede stehenden Bahnen bis Ende 1888 verwendete Anlagecapital berechnete sich für Deutschland mit 10.057·4 und für Oesterreich-Ungarn mit 6187·3 Mill. Mark, bezw. mit 257.636 und 219.418 Mk. pro Kilometer Baulänge. Der Stand der Reserve-, Erneuerungs- und Ergänzungsfonde belief sich zu demselben Zeitpunkte dort auf 34·3, hier auf 77·3 Mill. Mark. Den deutschen Bahnen waren vom Staate 5·7, den österr.-ungarischen hingegen 80·8 Mill. Mark Reinertrag gewährleistet, und es erreichte die Summe der bis Ende 1888 aus dem Titel der staatlichen Garantie und Subvention gezahlten Staatszuschüsse bei ersteren 41·5, bei letzteren aber 498·6 Mill. Mark.

Auf den Eisenbahnen Deutschlands standen im Berichtsjahre 13.000, auf jenen Oesterreich-Ungarns 4744 Locomotiven, d. s. 0·33, bezw. 0·20 pro Kilometer Betriebslänge, in Verwendung; mit denselben sind auf eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahnen 287·8, bezw. 115·6 Mill. Nutzkilometer, oder pro Stück berechnet, 22.136 bezw. 24.367, geleistet worden. Die Kosten für die verbrauchten Heizstoffe beliefen sich bei den deutschen Bahnen pro Nutzkilometer auf 14·69 und pro Locomotivkilometer auf 11·08 Pfg., während sie bei den österr.-ungarischen 15·83, bezw. 13·08 Pfennige, daher um 1·14, bezw. 2·00 Pfg. mehr betrugen. Der Aufwand für Schmieren und Putzen der Locomotiven und Tender hingegen stellte sich für die österr.-ungarischen Eisenbahnen im Durchschnitte niedriger als für die deutschen, indem erstere pro Nutzkilometer 1·20 und pro Locomotivkilometer 0·99 Pfg., letztere jedoch 1·35, bezw. 1·02 Pfg. beanspruchten.

Die Eisenbahnen Deutschlands verfügten im Jahre 1888 über 53.409 Personen- und 85.845 Lastwagen mit durchschnittlich 1·37, bezw. 4·44 Achsen, jene Oesterreich-Ungarns über 9369 Wagen ersterer und 49.332 letzterer Kategorie mit durchschnittlich 0·80, bezw. 4·01 Achsen pro Kilometer Betriebslänge. Die Leistungen dieser Fahrbetriebsmittel bestanden bei den im Vergleiche stehenden Vereinsbahnen pro Personenwagenachse in 37.790 gegen 36.577 und pro Lastwagenachse in 17.192 gegen 19.037 km, gestalteten sich demnach in Oesterreich bezüglich ersterer um 1213 km ungünstiger und betreffs letzterer um 1845 km günstiger als in Deutschland. Von eigenen und fremden Personen- und Lastwagen im eigenen Betriebe der Bahnen jedoch sind, pro Kilometer Betriebslänge genommen, dort um 21.994 bezw. 75.878 Achsen mehr gefahren worden als bei uns. Mit den Mehrleistungen der Fahrbetriebsmittel in Deutschland war gleichzeitig auch eine bessere Ausnützung derselben verbunden, indem von den bewegten Plätzen der Personenwagen dort durchschnittlich 23·58 pCt. und von der Tragfähigkeit der Lastwagen 45·87 pCt., in Oesterreich-Ungarn jedoch nur 22·18, bezw. 45·43 pCt. ausgenützt waren.

Der Verkehr auf den Eisenbahnen Deutschlands war im Allgemeinen ein intensiverer als auf jenen Oesterreich-Ungarns. Pro Kilometer Betriebslänge wurden auf jenen durchschnittlich 238.268 Personen und 517.260 t Güter aller Art, und auf diesen 115.463 Reisende und 351.199 Tonnen Frachten befördert. Aus dem Detail dieser Ziffern nach Wagen- und Güterclassen ist zu ersehen, dass die Frequenz der III. Wagenclasse, mit 50·9 pCt. bei den deutschen und mit 68·5 pCt. bei den österr.-ungarischen Eisenbahnen, jene der anderen Wagenclassen bedeutend überwiegt, dass ferner bei uns 22·3 pCt., in Deutschland jedoch nur 18·6 pCt. die I. und II., hingegen dort 25·5 Percent, in Oesterreich-Ungarn aber nur 0·3 pCt. aller Fahrgäste die IV. Wagenclasse benützten. Im Güterverkehr wieder ist zu beobachten, dass auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen um 0·3 pCt. Eilgüter, 3·8 pCt. Stückgüter und 0·7 pCt. Thiere mehr, hingegen um 0·1 pCt. Wagenladungsgüter und 4·9 pCt. frachtpflichtige Dienstgüter weniger befördert wurden als in Deutschland.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre beliefen sich für die Eisenbahnen Deutschlands auf 308·5, bezw. 807·1 Mill. Mark und für jene Oesterreich-Ungarns auf 117·2, bezw. 405·5 Mill. Mark, daher pro Kilometer Betriebslänge bei ersteren auf 8012, bezw. 20.665 Mk. und bei letzteren auf 4864, bezw. 16.659 Mk. Pro Person und Kilometer berechnen sich die Einnahmen der deutschen und österr.-ungarischen Eisenbahnen für die I. Classe mit 8·17, bezw. 9·23 Pfg., die II. Classe mit 5·28, bezw. 5·81 Pfg., die III. Classe mit 3·13, bezw. 3·63 Pfennige, die IV. Classe mit 2·10, bezw. 2·69 Pfg. und in Summe für alle Classen mit 3·25, bezw. 4·06 Pfg. Pro Tonne und Kilometer sind durchschnittlich für Eilgüter 24·18, bezw. 18·74 Pfg., Stückgüter 11·83, bezw. 9·93 Pfg., Wagenladungsgüter 3·43, bezw. 4·05, Thiere 7·30, bezw. 8·39 Pfg. und für Güter überhaupt 3·89, bezw. 4·71 Pfg. eingehoben worden.

Die Gesammteinnahmen aus allen Verkehrszweigen haben bei den deutschen Bahnen 1137·4, bei den österr.-ungarischen 530·3 Mill. Mark, d. s. pro Kilometer Betriebslänge 29.052, bezw. 21.780 Mk. betragen. Denselben standen an Ausgaben 593·8, bezw. 259·4 Mill. Mark, d. s. pro Kilometer Betriebslänge 15.160, bezw. 10.655 Mk. gegenüber. Am Gesammtbetrage der Einnahmen participirten der Personenverkehr mit 27·1, bezw. 22·1 pCt., der Güterverkehr mit 71·0, bezw. 76·5 pCt. und die sonstigen Erträgnisse mit 1·9, bezw. 1·4 pCt., während von jenem der Ausgaben auf die allgemeine Verwaltung 10·1, bezw. 8·9 pCt., die Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung 24·7, bezw. 27·7 pCt., den Verkehrsdienst 37·8, bezw. 35·7 pCt. und den Zugförderungs- und Werkstättendienst 27·4, bezw. 27·7 pCt. entfielen. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen stellte sich bei den deutschen

Bahnen auf 52·2, bei den österr.-ungarischen hingegen auf 48·9 pCt., bei letzteren sonach um 3·3 pCt. günstiger.

Aus der Gegenüberstellung der Gesammteinnahmen und -Ausgaben erübrigten als Betriebsüberschuss im Rechnungsjahre 1888 für die deutschen Bahnen 543·6 und für die österr.-ungarischen 270·9 Mill. Mark, d. s. pro Kilometer Betriebslänge 13.885, bezw. 11.125 Mk. In Hunderttheilen des verwendeten Anlagecapitals berechnet sich dieses Erträgniss für erstere mit 5·40 und für letztere mit 4·36 pCt. Die höchste Verzinsung des Stammactiencapitals erzielten im Jahre 1888 in Deutschland die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 21·00 pCt. und die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn mit 9·07 pCt., während in Oesterreich die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 21·43 pCt. und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 11·74 pCt. am besten rentirten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für die Errichtung von Brennmaterial-Depots in den Stationen Aurolzmünster, St. Martin und Suben der Linie Steinach—Schärding;
2. für die Reconstruction des Dammes in km 40·1/2 der Strecke Ternberg—Losenstein;
3. für die Herstellung einer Mörtelmauer als Ersatz der bestandenen Verkleidungsmauer in km 8·5/7 der Linie Hieflau—Eisenerz;
4. für den Abbau der Rutschung in km 408·3/4 der Linie St. Valentin—Pontafel;
5. für die Verlängerung der Verladerampe in der Station Lees-Veldes der Linie Tarvis—Laibach;
6. für die Vergrösserung des Frachtenmagazins in Landeck;
7. für die Herstellung einer Brückenwaage in der Station Tyśmienica der Linie Stanislau—Husiatyn;
8. für die in km 73·359 der Strecke Lawoczne—Landesgrenze abzweigende Schleppbahn zur Dampfsäge der Firma Gebrüder Groedel.

— (Principielle Genehmigung.) Dieselbe wurde ausgesprochen für die Errichtung von Bretterstellagen auf dem Frachtenbahnhofe in Villach durch die Firma Agostino Scarpa.

— (Erweiterung der Geleiseanlagen an der Kreuzungsstelle der Dux-Bodenbacher Eisenbahn mit der Prag-Duxer Eisenbahn nächst Wiesa: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Geleiseanlagen an der Kreuzungsstelle der Dux-Bodenbacher Eisenbahn mit der Prag-Duxer Bahn nächst Wiesa für den 21. Juni anberaumt. Die Amtshandlung übernimmt der Bezirkshauptmann in Brüx. [G.-I.-Z. 9354.]

Localbahn Ischl-Salzburg. (Anfangsstrecke von km 0·192 bis km 1·027: Politische Begehung; Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 3. Mai abgehaltenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend die Theilstrecke im Weichbilde des Marktes Ischl von km 0·192 bis km 1·027 der schmalspurigen Localbahn Ischl-Salzburg, bei welcher auf das ursprüngliche Project für diese Theilstrecke statt des Variantenprojectes zurückgegriffen wurde, hat das Handelsministerium das Project für die gedachte Theilstrecke genehmigt und den Bauconsens für dieselbe ertheilt. [31. Mai, Z. 20.015.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Verlegung der Geleise in der Strecke Innerer Stein—Karolinenbrücke.) Auf Grund des Ergebnisses der am 2. Mai abgehaltenen politischen Begehung wurde das Project der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft für die definitive Verlegung der Geleise in der Strecke Innerer Stein—Karolinenbrücke zur Ausführung genehmigt. [22. Mai, Z. 21.586.]

Mühlkreisbahn. (Vornahme von provisorischen Bauherstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat über Ermächtigung des Handelsministeriums der Mühlkreisbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Herstellung von zwölf provisorischen Objecten in mehreren Stationen ertheilt. [22. Mai, Z. 21.627.]

Localbahn Laibach-Stein. (Bauconsensertheilung für Hochbauten.) Für die in den Stationen Tersein, Domžale und Jarše-Mannsburg der Localbahn Laibach-Stein auszuführenden Hochbauten wurde der Bauconsens ertheilt. [2. Juni, Z. 23.415.]

Graz-Köflacher Eisenbahn (im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft). (Adaptirungen in der Station Wies.) In der Station Wies der Graz-Köflacher Bahn wird die im Heizhause ausser Benützung stehende Schmiede zu einer Führerkaserne umgewandelt und ein Nebengebäude beim Heizhause ausgeführt. [21. Mai, Z. 17.987.]

Bozen-Meraner Bahn. (Belassung des verlängerten Stockgeleises in der Station Meran.) Die ursprünglich als Provisorium gestattete Verlängerung des zwischen dem Zollamte und dem Aufnahmsgebäude in der Station Meran liegenden Stockgeleises, sowie die Verlegung der Bahnhofeinfriedung ist nunmehr definitiv genehmigt worden. [19. Mai, Z. 15.803.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Beistellung der Seitens der Interessenten angeforderten Kohlenwagen. (Verschiebung der abzuhaltenden Conferenzen.) Die wegen Beistellung der Kohlenwagen für den 19. Juni in Teplitz, für den 20. Juni in Falkenau und für den 21. Juni in Pilsen anberaumten Conferenzen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 und 66) mussten dienstlicher Hindernisse wegen verlegt werden und wurden nunmehr für den 23. Juni nach Pilsen, für den 24. Juni nach Falkenau und für den 25. Juni nach Teplitz einberufen. [H.-M.-Z. 25.877.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Tagesschnellzugsverbindung Wien (Westbahnhof)-Innsbruck und Wien-München.) Das reisende Publicum wird mit Beziehung auf die Notiz im Vrdgs.-Blatt Nr. 68, Seite 1115, besonders darauf aufmerksam gemacht, dass nach der Fahrordnung vom 1. Juni die Abfahrt des directen Schnellzuges von Wien (Westbahnhof) nach Linz, Salzburg und München, mit Anschluss über Attnang nach Gmunden und Ischl um 7 U. 35 M. Früh stattfindet und der von Wien (Westbahnhof) um 7 U. 50 M. Früh via Amstetten-Selzthal nach Innsbruck abgehende Schnellzug keinen Anschluss nach Linz, Salzburg und München hat.

— (Locomotivprüfungen.) Am 31. März, 1., 14. und 15. April hat die technisch-polizeiliche Prüfung von vier für den Dienst auf den k. k. Staatsbahnlinien bestimmten Schnellzugs-Locomotiven der Serie II/c stattgefunden. Dieselben wurden in der Wiener Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erbaut und sind mit den Bahninventarsnummern 464 bis 467 und den Fabriksnummern 2132 bis 2135 versehen. Der Dampfkessel dieser Locomotiven ruht auf vier Achsen, von denen die erste und zweite in einem Truckgestelle vereinigte Laufachsen sind; die dritte und vierte Achse sind untereinander gekuppelt und liegen im Hauptrahmen. Die dritte Achse ist gleichzeitig die Triebachse. Das Truckgestell ist behufs besserer Führung und zur Vermeidung der Seitenschwankungen mittelst elastischer Querstangen mit dem Hauptrahmen besonders verbunden. Die Räder liegen innerhalb, die horizontalen Dampfcylinder, sowie die für variable Expansion eingerichtete Dampfsteuerung ausserhalb des Maschinenrahmens. Die Entfernungen der vier Achsen von einander betragen 1·702 m, 1·7 m und 2·5—2·503 m, der Gesammtradstand 5·902—5·905 m, der Durchmesser der Laufräder 1·023 m, der Trieb- und Kuppelräder 1·812 m. Die Spurweite ist normal und beträgt das Gesammtgewicht jeder Locomotive im betriebsfähigen Zustande 44·6 t. Die commissionellen Probefahrten mit diesen dem deutschen Vereinsprofile entsprechenden Locomotiven haben auf der Strecke Neulengbach-St. Pölten stattgefunden, und wurden hiebei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 63, 67, 69, bezw. 69 km. und Maximalgeschwindigkeiten von 95, 90, 95, bezw. 100 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde sofort die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnten vier Schnellzugs-Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden. [H.-M.-Z. 23.845.]

Kremsthalbahn-Gesellschaft. (Aufstellung von drei Distanzsignalen vor der Station Unterrohr.) Da nach der diesjährigen Sommerfahrordnung in der Station Unterrohr Zugskreuzungen stattzufinden haben, so sah sich die Kremsthalbahn-Gesellschaft in Folge der im Protokolle über die technisch-polizeiliche Prüfung der Flügelbahn von Rohr nach Bad Hall für den eben erwähnten Fall enthaltenen Bestimmung veranlasst, zur Wahrung des vollkommen gesicherten Betriebes vor der Station Unterrohr nach allen drei Verkehrsrichtungen Distanzsignale aufstellen zu lassen. Die k. k. General-Inspection hat die Aufstellung dieser drei Distanzsignale in einer Entfernung von mindestens je 300 m von der Spitze des betreffenden Wechsels unter der Voraussetzung genehmigt, dass jedes dieser Signale im Sinne der Signalordnung für Localbahnen schon auf eine Entfernung von 200 m vom Zuge aus wahrgenommen werden kann. Weiters wurde zustimmend zur Kenntniss genommen, dass diese drei Distanzsignale normal auf „Verbot der Einfahrt" gestellt und derart combinirt werden, dass jeweilig nur einem Zuge die Einfahrt in die Station gestattet werden kann. [G.-I.-Z. 6495.]

Localbahn Mori-Arco-Riva. (Anschaffung von Wagen.) Die vom Concessionär der genannten Localbahn eingereichten Typenpläne der für die Localbahn Mori-Arco-Riva bestimmten Wagen wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums unter einigen Vorbehalten genehmigt. [3. Juni, Z. 22.146.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Werksbahn Czenter—Királdi. (Vornahme technischer Vorarbeiten.) Die Direction der unter der Theilnahme des ungarischen Reichstags-Abgeordneten Géza Melczer jüngst constituirten Ozder Kohlengewerkschaft (Borsoder Comitat) hat zur Ausbeutung der in der Nähe des Ozder Kohlenreviers gelegenen, bereits erschlossenen Reviere von Czenter-Királdi, die Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Czenter der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Bánréve—Ozd abzweigende und bis Királdi zu führende normalspurige Werksbahn vornehmen lassen. Die Länge der späterhin auch für den öffentlichen Verkehr einzurichtenden Bahn beträgt circa 5 km.

Budapester Zahnradbahn. (Fortsetzung bis Budakesz.) Die Budapester Zahnradbahn-Gesellschaft gedenkt ihre nunmehr bis zum Széchényiberge verlängerte Betriebslinie bis zu der sehr besuchten Sommerfrische Budakesz (unterhalb des Schwabenberges) zu verlängern, aus welchem Anlasse eine Conferenz stattfand, an welcher, nebst den Vertretern der Budapester und Budakeszer Commune, auch solche der Züricher Bergbahn-Gesellschaft theilnahmen, welche die Financirung des Baues zu übernehmen gedenkt.

Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Herstellung einer Rampe nächst der Kettenbrücke.) Das Budapester hauptstädtische Municipium hat mit Rücksicht auf die Geleiseanlage der Quailinie der Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) sowohl als im Interesse der Sicherheit des Strassenverkehrs beschlossen, die Rampe zwischen der Kettenbrücke und der Akademie (Franz Josefs-Platz) mit einem Kostenaufwande von 25.000 fl., und zwar derart umzubauen, dass nebst dem für die Geleiseanlage erforderlichen Raum auch eine directe Passage für Strassenfuhrwerke und Fussgeher geschaffen werde.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Einberufung einer Transport-Enquête.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, sowie im Vorjahre, eine Enquête einberufen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1889), zu welcher die hevorragendsten Handels- und Transportfirmen eingeladen wurden. Die Enquête, welche in nächster Zeit bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stattfinden soll, wird sich mit besonderer Rücksicht auf die Ernteaussichten mit den Wünschen des Handels, bezüglich der Verkehrsanstalten mit den Transportmitteln, Bahneinrichtungen, Lagerräumen, Frachtrelationen, sowie auch mit den Begünstigungstarifen zu befassen haben.

Fachvorlesungen im Eisenbahnwesen. (Vertheilung der Prämien.) Am 2. Juni fand im Sitzungssaale der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Prämiirung der Concurrenten an den auf Anordnung des kgl. ungar. Handelsministers eingeführten Fachvorträgen im Eisenbahnwesen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1889) statt. Die Prüfungscommission, welche unter Vorsitz des Staatssecretärs Béla Lukáts, aus dem Geheimrath Emerich Ivánka, den Ministerialräthen Ludwigh, Ambrozovics, Hilbert, Czigly, Schober, dem Sectionsrath Barnits und den Directoren Berényi und Robitschek bestand, verlieh, dem „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 65 vom 6. Juni zufolge, die beiden Preise zu je 500 Francs den Ingenieuren Julius Kovács und Eugen Szily; ferners wurden sieben Concurrenten durch ministerielle Anerkennung ausgezeichnet.

Regulirung des Raabflusses. (Ausdehnung der Regulirungsarbeiten.) Die Raab-Regulirungs-Unternehmung Neuschloss & Freund hat nunmehr auch die Regulirung des in die Raab einmündenden Marczalflusses übernommen, durch welche umfangreiche Arbeit nicht nur die Verhältnisse des Raab-Inundationsgebietes wesentlich gebessert werden, sondern auch der Verkehr von seichtgehenden und den Localverkehr vermittelnden Zillen und Flössen ermöglicht wird.

Ausland.

Schweiz. (Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Concession einer Eisenbahn von Scherzligen nach Därlingen.) Der Bundesrath hat unterm 30. Mai über Eingabe des Obersten Desgouttes, Präsidenten des Verwaltungsrathes der Bödelibahn, und der Firma Pümpin und Herzog, bernische Baugesellschaft für Specialbahnen, womit dieselben zu Handen einer zu gründenden Actiengesellschaft sich um die Concession für eine normalspurige Eisenbahn von Scherzligen nach Därligen auf dem linken Ufer des Thunersees bewerben, den Entwurf des Bundesbeschlusses, betreffend die Ertheilung der gedachten Concession, in Vorlage gebracht. In diesem Entwurfe wird eine Frist von 30 Monaten, vom Datum des Concessionsactes an gerechnet, festgesetzt, binnen welcher dem Bundesrathe die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen sind. Innerhalb sechs Monaten nach stattgefundener Genehmigung der Pläne ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen. Binnen $2^1/_2$ Jahren vom Beginne der Erdarbeiten ist die ganze concessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Die Beförderung der Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum anderen und unter Anhalt in allen Stationen erfolgen. Personenzüge haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindesten 30 km per Stunde zu verkehren. Die Herstellungskosten für diese Bahn sind mit Frcs. 3,500.000 veranschlagt.

— (Botschaft des Bundesrathes, betreffend Fristansetzung für den Bau der Linien Zug-Walchwyl-Goldau und Luzern-Küssnach-Immensee [sog. nördliche Zufahrtslinien der Gotthardbahn].) Der Bundesrath hat unterm 27. Mai nachstehenden Entwurf eines in Angelegenheit der Fristansetzung für den Bau der Linien Zug-Walchwyl-Goldau und Luzern-Küssnach-Immensee (sog. nördliche Zufahrtslinien der Gotthardbahn) zu fassenden Bundesbeschlusses eingebracht: „Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 27. Mai 1890 beschliesst:

1. Für den Bau der auf Concessionen der Cantone Zug, vom 23. Juni 1869, Schwyz, vom 30. Juni 1869, und Luzern, vom 9. Juni 1869, genehmigt durch Bundesbeschlüsse vom 22. October 1869, beruhenden Linien Zug-Walchwyl-Goldau und Luzern-Küssnach-Immensee (sog. nördliche Zufahrtslinien der Gotthardbahn) werden die Fristen neu angesetzt, wie folgt:
   a) bis zum 1. October 1890 sind allfällige Ergänzungen oder Aenderungen an den bereits im Jahre 1886 eingereichten Bauplänen und ein neuer Finanzausweis dem Bundesrathe vorzulegen;
   b) bis zum 1. Jänner 1891 ist mit den Tunnel- und Erdarbeiten zu beginnen;
   c) bis zum 1. October 1893 sind beide Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.
2. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt."

— (Antrag des Bundesrathes, betreffend Ankauf von Prioritätsactien der Jura-Simplonbahn.) Der Bundesrath hat mittelst Botschaft vom 30. Mai der Bundesversammlung nachstehenden Entwurf des Bundesbeschlusses,

betreffend Ankauf von Prioritätsactien der Jura-Simplonbahn, vorgelegt:

Art. 1. Dem von dem Bundesrathe mit der Regierung des Cantons Bern unterm 19. Mai 1890 abgeschlossenen Vertrage, betreffend den Ankauf von 30.000 Prioritätsactien der Jura-Simplonbahn, wird die Genehmigung ertheilt.

Art. 2. Der Bundesrath wird zu weiteren Ankäufen von Prioritätsactien der Jura-Simplonbahn ermächtigt, wobei aber der durch obigen Vertrag (Art. I) festgesetzte Preis nicht überstiegen werden darf.

Art. 3. Der Kaufpreis für weitere Erwerbungen solcher Prioritätsactien ist durch Emission dreipercentiger Rententitel zu decken, deren Ablösung al pari der Bund gegen zwölfmonatliche Kündigung, insgesammt oder serienweise, sich vorbehält. Die Titel werden in jährlichen Rentenbeträgen von Frcs. 30, 150, 300 und mit viermonatlichen Rentencoupons auf 1. Jänner, 1. Mai und 1. September ausgegeben.

Art. 4. Aus den Ueberschüssen, welche sich aus der Differenz zwischen dem Ertrag der angekauften Prioritätsactien der Jura-Simplonbahn und den auszurichtenden Rentenbeträgen ergibt, ist ein Specialfonds zu bilden, über dessen Verwendung ein besonderer Bundesbeschluss erlassen wird.

Art. 5. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmungen und über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Veröffentlichung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Im Kaufvertrage zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Canton Bern vom 19. Mai 1890 wird als Preis für die 30.000 Stück Prioritätsactien der Jura-Simplonbahn per Stück Frcs. 600 mit Dividendengenuss vom 1. Jänner 1890 oder 18 Millionen Francs für die Gesammtzahl der verkauften Stücke festgesetzt. Die Eidgenossenschaft bezahlt den Kaufpreis in dreipercentigen, von ihr zu emittirenden Rententiteln, welche zum Course von 90 pCt. in Zahlung gegeben und genommen werden. Der Rentengenuss beginnt mit 1. Jänner 1890. Die Eidgenossenschaft behält sich das Recht vor, diese Rententitel insgesammt oder serienweise gegen zwölfmonatliche Kündigung auf einen Zinsverfalltag al pari abzulösen. Nach Perfectwerden dieses Vertrages wird die Finanzdirection von Bern sofort dem eidgenösssischen Finanzdepartement notificiren, in welchen Abschnitten zu Frcs. 30, 150 und 300 jährlicher Rente, und wenn in den beiden letzteren, ob auf den Inhaber oder auf den Namen lautend, die Titel auszustellen seien. Der Verkäufer verpflichtet sich, die verkauften, eventuell die an ihre Stelle tretenden Actientitel bis zur Fertigstellung der von der Käuferin als Gegenwerth zu liefernden Rententitel aufzubewahren und eventuell auch deren Ertrag für Rechnung der Käuferin zu beziehen. Der Verkäufer verpflichtet sieh, dem Bunde noch weitere 8000 Stück Jura-Bern-Luzern Bahn- (Jura-Simplonbahn-) Prioritätsactien abzutreten, falls andere im Besitz solcher Titel befindliche Cantone sich ebenfalls zum Verkaufe bereit erklären und mindestens der in diesem Vertrage festgesetzte Kaufpreis angeboten wird.

— (Betriebseröffnung der Strecke Capolago-Bella-Vista der Generosobahn.) Der schweizerische Bundesrath hat seine Einwilligung zur Betriebseröffnung der Strecke Capolago-Bella-Vista der Generosobahn für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr auf den 1. Juni gegeben. Diese 7 km lange Theilstrecke der nach dem Abt'schen System erbauten schmalspurigen Zahnradbahn hat folgende Stationen und Haltestellen: Capolago-See, Capolago-Gotthardstation, San Nicolao, Bella-Vista. Für den Personenverkehr besteht nur eine Wagenclasse. Für den Güterverkehr sind besondere Vorschriften aufgestellt worden.

— (Betriebseröffnungen.) Der Bundesrath hat unterm 27. Mai die Eröffnung des regelmässigen Bahnbntriebes auf dem zweiten Geleise der Strecke Rodi-Fiesso-Faido der Gotthardbahn für den 28. Mai, sowie auf der Section Capolago-Bella-Vista der Monte Generosobahn für den 1. Juni, unter einigen Bedingungen genehmigt.

— (Neuer Tarif, betreffend den Bezug der Nebengebühren.) Der schweizerische Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 27. Mai dem von der Direction der Vereinigten Schweizerbahnen dem Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurf zu einem neuen Reglement und Tarif, betreffend den Bezug von Nebengebühren unter verschiedenen Abänderungsbedingungen, seine Genehmigung ertheilt und die schweizerischen Bahnverwaltungen beauftragt, den neuen Tarif spätestens mit 1. August zur Einführung zu bringen.

— (Stand der Eisenbahnen zu Beginn des Jahres 1890.) Dem soeben veröffentlichten Berichte des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1889 entnehmen wir bezüglich der Zahl, Art und Länge der zu Anfang d. J. im Betrieb oder Bau befindlichen Bahnen folgende Angaben. Es standen zu diesem Zeitpunkte auf schweizerischem Gebiete Eisenbahnen im:

	Betrieb km	Bau km
Schweizerische Hauptbahnen:		
Schnellzugslinien	1570·559	—
andere Linien des eigenen Netzes	966·670	36·900
Filialbahnen	79·075	—
zusammen	2616·304	36·900
Ausländische Bahnen:		
Schnellzugslinien	34·519	—
andere Linien	28·968	—
zusammen	63·487	—
Uebrige Normalbahnen	221·199	—
Schmalspurbahnen	183·073	19·276
Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken	71·731	59·327
Zahnradbahnen	29·671	9·200
Schmalspurbahnen mit Luftlocomotoren	—	3·000
Schmalspurbahnen mit elektrischen Locomotoren	10·374	—
Bahnen mit Pferdetraction	25·257	—
Seibahnen	7·436	3·280
im Ganzen	3228·532	130·983

Zweispurig sind von den Schnellzugslinien der schweizerischen Hauptbahnen 239·065, von jenen der ausländischen Bahnen 24·924 km, und einspurig, mit Bahnkörper für zwei Geleise, von ersteren 424·855 und von anderen Linien 120·254 km. Von den im Betriebe stehenden Bahnen haben 2951·690 km die normale und 276·842 km die schmale Spurweite.

Schiffahrt.

Gardasee - Dampfschiffahrt. (Specialtarif für den Waarentransport durch Schleppe.) Für die Beförderung von Waaren durch Schleppe am Gardasee ist ein Specialtarif festgesetzt worden Nach diesem zahlen Waaren ohne Unterschied der Gattung, vorausgesetzt, dass mindestens 40 Tonnen auf einmal zur Verschiffung gegeben werden:

Gebühr	Durchlaufzone I von 1—20 km	II von 21—30 km	III von 31—40 km	IV von 41—57 km
per Tonne und Kilometer	0·035	0·020	0·010	0·005
per Tonne und für die Zurückleg. der ganzen Zone einschliesslich der vorhergehenden	0·70	0·90	1·00	1·085

Zur Aufbringung der Minimalmenge von 40 Tonnen ist die Sammelladung von Gütern, welche verschiedenen Tarifclassen angehören, gestattet. Bei Bildung einer solchen Sammelladung haben jedoch die Absender die einzelnen Waarengattungen entsprechend getrennt zu halten, um Schäden oder Havarien hintanzuhalten. Die Verwaltung ist nicht verpflichtet, mittelst des Remorqueurs mehr Waaren zu verschiffen, als auf die zur Verfügung stehenden Schiffe verladen werden können. Damit die Verwaltung rechtzeitig den Absendern Schiffe zur Verladung ihrer Waaren zur Verfügung stellen kann, sind letztere mindestens 2 Tage vor dem Verladetage beim Oberschiffer der Verschiffungsstation anzusprechen. Gelegentlich des betreffenden Ansuchens ist ein Angeld von 10 Lire für jedes Schiff zu erlegen. Die in die Schiffe verladenen, zur Verfügung des Absenders gelassenen Waaren werden 3 Tage nach Ablauf des Tages, an welchem die Ladung beendet wurde, zur Bestimmung überwiesen. Nicht eingerechnet werden hiebei die staatlich anerkannten Festtage, sowie jene Tage, an welchen die Schiffahrt durch Sturm oder sonstige höhere Gewalt unterbrochen ist. Die Ladung auf und

die Löschung aus den Schiffen geht auf Kosten und Gefahr der Absender und Empfänger. Letztere können jedoch auch verfügen, dass diese Operationen von der Verwaltung ausgeführt werden, welche dies gegen Vergütung von 5 Ctm. per untheilbaren Metercentner übernimmt. Die von den Parteien besorgte Ladung und Löschung ist, wenn die Schiffe in den Vormittagsstunden zur Verfügung gestellt werden, noch am selben Tage zu vollenden. Werden die Schiffe erst in den Nachmittagsstunden bereit gestellt, so muss die Ladung oder Löschung in den Vormittagsstunden des folgenden Tages beendet werden. Wird diese Lade- oder Löschzeit nicht eingehalten, so ist ein Wartegeld von 20 Lire per Schiff und Tag oder Bruchtheil eines Tages zu entrichten. Wenn der Transport, für welchen ein Schiff angesprochen wurde, nicht zur Verschiffung gelangt, so verfällt das Angeld. Voluminöse Gegenstände, als welche die in dem Tarife und den Verfrachtungsbedingungen für den Gardasee vom 1. Juli 1888 so bezeichneten anzusehen sind, haben einen Zuschlag von 50 pCt. auf die Normalgebühr zu entrichten. Die Verwaltung wird nach vorheriger Vereinbarung im Refactiewege besondere Ermässigungen vom gegenwärtigen Tarife gewähren, wofern es sich um grosse Verschiffungen handelt, welche in Mengen von mindestens 40 Tonnen auf einmal in einer bestimmten Zeit zur Ausführung kommen.

Deutsches Reich. (Bestand der Handelsflotte in Hamburg und Bremen in 1889.) Dem Jahrbuche der deutschen Handelsmarine nach betrug der Stand der Hamburger Handelsflotte am 1. Jänner 1890 271 Segler von 160.578 Registertonnen und 274 Dampfer von 317.905 R. T. N., gegen 274 Segler von 147.710 R. T. und 233 Dampfer von 244.325 R. T. N. am 1. Jänner 1889; also — 3 Segler + 12.868 R. T., + 41 Dampfer + 73.580 R. T. N. Im Laufe des Jahres 1889 nahm die Hamburger Rhederei zu um 11 neue Segler aus Stahl, 7 desgl. aus Eisen, 1 desgl. aus Holz, und um 10 angekaufte Segler aus Eisen und 7 aus Holz; endlich durch Wechsel des Heimatshafens um 2 Holzschiffe. Ferner nahm sie zu um 36 neue Seedampfer aus Stahl, 6 desgl. aus Eisen und durch 3, bezw. 5 angekaufte Seedampfer aus Stahl und Eisen. Die neuen Segler und Dampfer aus Stahl wurden zu 2, bezw. 9 in Hamburg, zu 4, bezw. 18 in England, die übrigen in Rostock, Geestemünde, Flensburg, Stettin, Helsingoer, 1 Segler ausserdem in Holland gebaut, nebst 2 eisernen Schiffen in England. Es gingen dagegen ab 41 Segler, darunter 20 aus Holz, und 9 Dampfer, darunter 4 aus Eisen, zusammen 50 Schiffe. Die Hamburger Rhederei bestand demnach am 1. Jänner 1890 aus 545 Schiffen mit 478.483 R. T. Netto-Raumgehalt. Die grössten Rhedereien bilden die Hamburg-Amerikanische P.-A.-Gesellschaft mit 40 Dampfern von 112.322 R. T., die Hamburg-Südamerik. Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 26 Dampfern von 52.900 R. T., Rob. M. Sloman und Comp. mit 21 Dampfern von 36.613 R. T., „Kosmos" mit 15 Dampfern von 30.188 R. T., die Deutsche Dampschiffsrhederei zu Hamburg mit 12 Dampfern von 23.088 R. T., die Hamburg-Pacific Dampfschiffslinie mit 10 Dampfern von 20.596 R. T. und die Deutsch-Austral. Dampfschiff.-Gesellschaft mit 7 Dampfern von 19.529 R. T. Die Bremer Handelsflotte umfasste am 1. Jänner 1890 152 Segler von 183.594 R. T. und 108 Dampfer von 157.871 R. T. N., gegen das Vorjahr — 25 Segler — 15.842 R. T. + 13 Dampfer + 33.439 R. T. N. Die Flotte hat also um 12 Schiffe abgenommen, dagegen um 17.597 R. T. N. ihren Raumgehalt vermehrt, und umfasste sonach im Ganzen 260 Seeschiffe mit 341.465 R. T. N., also um 285 Schiffe und 137.018 R. T. N. weniger als die Hamburger Handelsflotte. Das Verhältniss hat sich in den letzten 20 Jahren mächtig verschoben. Unter den Segelschiffsrhedereien heben sich hervor die von D. H. Wätjen & Co. mit 25 Schiffen von 28.077 R. T., Siedenburg, Wendt & Co. mit 14 Schiffen von 20.038 R. T., Gildemeister & Ries mit 12 Schiffen von 14.837 R. T., Rickmers mit 6 Schiffen von 11.370 R. T., Boyes & Ruyter mit 7 Schiffen von 10.161 R. T. Unter den Dampfschiffsrhedereien ragt vor allen hervor der Norddeutsche Lloyd mit 55 Schiffen von 108.574 R. T. N., dann folgen die D. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa" mit 19 Schiffen von 23.327 R. T. N., Dampfsch.-Gesellschaft „Neptun" mit 26 Schiffen von 5954 R. T. N., denen sich vorgenannte Segelschiffsrhedereien D. H. Wätjen & Co. mit 4 Dampfern von 6325 R. T. N., Rickmers mit 2 Dampfern von 4011 und Gildemeister & Ries mit 2 Schiffen von 2747 R. T. N. u. s. w. anschliessen. Bei der Beurtheilung der Grösse der Bremer Handelsflotte muss berücksichtigt werden, dass die von der Weser fahrenden Oldenburger und preussischen Schiffe factisch meist für Bremer Rechnung fahren, gewissermassen also der Bremer Handelsflotte zuzurechnen sind. Die Oldenburger an der Weser heimatsberechtigte Handelsflotte bestand am 1. Jänner 1890 aus 115 Seglern mit 67.434 R. T. und 7 Dampfern mit 4848 R. T. N., also zusammen 122 Seeschiffe mit 72.282 R. T. N., gegen das Vorjahr um 13 Schiffe und 1679 R. T. N. weniger. Von den 122 Schiffen sind 67 in Elsfleth, 50 in Brake, 5 in Oldenburg heimatsberechtigt. Die letzteren sind die 4 Dampfer der Oldenb.-Portug. D.-G. von 2532 R. T. N. und 1 Segelbarke von 523 R. T. Die 50 Braker Schiffe enthalten 22.412 R. T., es verbleiben also für die Elsflether Flotte 67 Schiffe von 46.815 R. T., worunter 2 Dampfer von 1749 R. T. Die preussische Weserflotte, welche mit Ausnahme zweier kleiner nach Blumenthal gehörigen Galeassen von zusammen 141 R. T. durchaus in Geestemünde heimatsberechtigt ist, bestand am 1. Jänner 1890 aus 25 Seglern von 19.751 R. T. und 24 Dampfern von 16.152 R. T. N., zusammen aus 49 Seeschiffen mit 35.902 R. T. N., gegen das Vorjahr um 5 Schiffe mehr und 1390 R. T. N. weniger. Eine Eigenthümlichkeit dieser Flotte bilden die 12 Fischdampfer von 814 R. T. N. und die 7 Tankdampfer für Petroleumladung von 12.355 R. T. N.

Verschiedene Mittheilungen.

Tarifbegünstigungen anlässlich der im Jahre 1891 in Prag stattfindenden allgemeinen Landesausstellung. (Beschluss der Directoren-Conferenz.) Ueber Einschreiten des Actions-Comité der im Jahre 1891 in Prag unter dem Allerhöchsten Protectorate Sr. Majestät des Kaisers zur 100jährigen Jubiläumsfeier der ersten Gewerbeausstellung im Jahre 1791 stattfindenden allgemeinen Landesausstellung um Erwirkung von Tarifbegünstigungen auf den österreichischen Eisenbahnen anlässlich dieser Ausstellung wurde in der Conferenz der österr. Eisenbahn-Directoren am 22. Mai beschlossen, den Eisenbahnverwaltungen für jene Ausstellungsgegenstände, deren Rücktransport durch die Natur des Gutes gegeben erscheint, die Bewilligung des üblichen Ausstellungs-Tarifes (bei voller Zahlung der Fracht für den Hintransport, gebührenfreier Rücktransport) und für jene Ausstellungsgegenstände, welche dem raschen Verderben unterliegen, deren Rücktransport daher ausgeschlossen ist, (als: Producte der Molkerei, lebende Pflanzen, Obst, u. dgl.), die Gewährung einer 50percentigen Tarifermässigung für den Hintransport zu empfehlen (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66.)

[H.-M.-Z. 25.389.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Statutenänderung.) In der 36. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Buschtěhrader Eisenbahn wurde der Beschluss gefasst, das gesellschaftliche Actiencapital per fl. 24,275.000 durch successive Ausgabe von 2600 Actien lit. A à ö. W. fl. 525 und 15.000 Actien lit. B à ö. W. fl. 200 auf den Betrag von fl. 28,640.000 zu erhöhen. Die in Folge dieses Beschlusses erforderliche Abänderung des § 7 der Gesellschaftsstatuten wurde vom Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 24. Mai 1890, Z. 9680, genehmigt.

[H.-M.-Z. 23.090.]

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 10. Juni bei der Firma:

„K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn" Benedict Ronsperger als Procurist gelöscht. Gleichzeitig wurden Emanuel Freiherr von Spens-Booden, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter in Roppitz, Leon Ritter von Chrzanowski, Reichsrathsabgeordneter in Krakau und David Weisweiller, Banquier in Wien, als Verwaltungsrathsmitglieder mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„Erste ungarisch-galizische Eisenbahn"

k. k. Hofrath Max Ritter von Pichler als von der h. k. k. österreichischen Regierung ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte unter gleichzeitiger Löschung der Procura desselben eingetragen, dagegen Bernhard Bächer als Verwaltungsrathsmitglied über Resignation gelöscht.

Bei der Firma:

„Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actien-gesellschaft"

k. k. Hofrath Rudolf Grimus Ritter von Grimburg, Director des österreichischen Netzes der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 3·3 km lange Strecke Barmen-Rittershausen-Barmen [Ober-] (Rh.) nebst Abzweigung von dieser Strecke nach dem Rangir-

bahnhofe Langerfeld (0·85 km) der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld, sowie die 12·32 km lange Strecke Freilassing-Laufen der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und die 15 km lange Strecke Walsrode-Visselhövede der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover, von denen die erstgenannte Strecke (nebst Abzweigung) am 1. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, während die beiden anderen am 14. bezw. 16. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — und zwar die beiden letztgenannten Strecken vom Tage der Betriebseröffnung ab — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines, als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Einsichtnahme in die Rechnung des Betriebsjahres 1889.) Laut einer Kundmachung der Administration der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 16. Juni liegt die Erledigung der Rechnung des Betriebsjahres 1889 im hiesigen Centralbureau der Gesellschaft, hintere Zollamtsstrasse Nr. 1—4, zur Einsicht der Actionäre bereit.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXVI. Stückes.) Das am 14. Juni herausgegebene XXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1014: Kundmachung der k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient vom 30. Mai 1890, Z. 5247, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Italien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1015: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 7. Mai 1890, Z. 24.521, betreffend die Auflösung der permanenten Viehbeschau-Commission in Bosnisch-Novi und Activirung einer solchen in der Viehaustrittsstation Bosnisch-Dubica.

Nr. 1016: Kundmachung der k. k. Bukowinaer Landesregierung vom 6. Juni 1890, Z. 7242, betreffend die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Ziegen aus Bessarabien über die Einbruchstation Oesterr.-Nowosielitza in, bezw. durch die Bukowina.

(Notiz.) Verbot der Ein- und Durchfuhr von Rindvieh aus Belgien nach Frankreich.

— (Inhalt des XXXVII. Stückes.) Das am 16. Juni herausgegebene XXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1017: Verordnung des kgl. ungarischen Ackerbauministeriums vom 8. Juni 1890, Z. 940/Präs., betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Serbien und Rumänien nach Ungarn.

Nr. 1018: Bekanntmachung des kgl. Württembergischen Ministeriums des Innern vom 15. Mai 1890, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr lebender Schweine aus der Mastanstalt in Steinbruch über Friedrichshafen nach den Schlachthäusern der Städte Stuttgart und Ulm.

— (Inhalt des XXXVIII. Stückes.) Das am 17. Juni herausgegebene XXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1019: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 10. Juni 1890, Z. 40.547, betreffend die Zufuhr von Schlachtschweinen nach der Confinirungsanstalt in Biala und Abfuhr derselben nach Preussen.

Nr. 1020: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 4. Juni 1890, Z. 20.040, betreffend die Bestimmung der Station „Strassnitz“ der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Rechnungsabschluss für das Jahr 1889.) Dem Gemeinderathe liegt der Rechnungsabschluss des Lagerhauses der Stadt Wien für das Jahr 1889 und der Bericht des Directors Strasser über die Geschäftsgebahrung vor. Der Bericht erwähnt, dass das abgelaufene Jahr wieder ein sehr günstiges finanzielles Ergebniss lieferte und in dieser Beziehung nur hinter dem letzten Vorjahre zurückblieb, während es seine übrigen Vorgänger übertraf. Die Einnahmen beziffern sich auf fl. 323.439·41, die Ausgaben auf fl. 252.655·18, so dass ein Gebahrungsüberschuss von fl. 70.784·23 verbleibt, welcher einer 9percentigen Amortisation des durch die im endgiltigen Betrage von fl. 52.957·73 festgestellten Auslagen für die Errichtung der Spiritusreservoirs auf fl. 781.524·88 angewachsenen Anlagecapitals entspricht. Im Vorjahre betrug der Ueberschuss fl. 100.897·08 kr. oder 13 pCt. von fl. 776.371·59, während er sich nach dem Durchschnitte von 1876—1889 auf fl. 40.307·68 oder 5·78 pCt. von fl. 697.366·50 stellt. Wie das finanzielle Ergebniss, so steht auch der Geschäftsverkehr des abgelaufenen Jahres hinter der Massenbewegung des Jahres 1888 zwar zurück, erreichte aber trotzdem eine immerhin beachtenswerthe Ausdehnung, was für die Wichtigkeit der Rolle, welche dem städtischen Lagerhause im modernen Handelsverkehre zufällt, umso bezeichnender ist, als die allgemeine Geschäftslage für den ausschlaggebenden Artikel Getreide sich überaus ungünstig entwickelte, und nicht allein die hauptsächlichst in Betracht kommende Ernte Ungarns sehr unbefriedigend ausfiel, sondern auch die Absatzverhältnisse sich äusserst misslich gestalteten. Es betrugen die Einlagerungen 1,377.796 q (gegen 1,744.019 in 1888), die Auslagerungen 1,505.165 q (gegen 1,585.053), der Gesammtumsatz 2,882.961 q (gegen 3,329.072), die mittlere Tagesbewegung 9610 q (gegen 11.097), und der durchschnittliche Lagerstand 345.800 q (gegen 368.900). Von dem umgesetzten Quantum entfallen 93·49 pCt. auf Getreide und 6·51 pCt. auf andere Waaren.

Lagerhäuser der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest. (Lagerstand im Monate Mai 1890.) Vom 1. bis 31. Mai wurden 113.327 q Waaren eingelagert und 92.784 q Waaren ausgelagert. Der Lagerstand betrug am 31. Mai 256.845 q im Versicherungswerthe von 7,283.000 fl., darunter 201.058 q Zucker, 8731 q Glaswaaren, 7748 q Kaffee, 5492 q Kolophonium, 5346 q Valloneen, 3766 q Eisenwaaren, 3180 q Mirabolan, 3145 q Reis, 2748 q Oele, 1928 q Sprite, 1717 q Quincaillerien, 1561 q Eisen, 1547 q Thonwaaren, 957 q Wein, 853 Bohnen, 812 Felle. — In den Stadtmagazinen waren am 31. Mai eingelagert: 69.818 q Baumwolle, 40.900 q Kaffee, 35.000 q Steinkohle, 27.000 q Petroleum, 25.000 q Mehl, 20.000 q Reis, 18.000 q Feigen, 17.800 q Baumwollöl, 15.900 q Olivenöl, 13.395 q Felle, 11.970 q Valloneen, 10.625 q Nüsse, 9510 q Farbhölzer, 8000 q Schwefel, 7000 q Zucker, 6300 q Eisen, 6000 q Pfeffer, 5320 q Agrumen, 5000 q Gemüse, 5,100.000 Stück weiche Hölzer und 2,000.000 Stück Fassdauben. — Vom 1. Jänner bis 31. Mai 1890 wurden ausgegeben 626 Stück Warrants, eingelöst 216 Stück Warrants, mithin verbleiben in Circulation 410 Stück Warrants.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben dem geh. Rathe und Handelsminister Marquis Olivier Bacquehem die Kämmererswürde taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. Juni d. J. dem Oberingenieur der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Peter Friedrich Kupka den Titel eines kaiserlichen Rathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Juni d. J. dem Oberingenieur und Stationsvorstande der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Hermann Epler in Brünn das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Juni d. J. den in der Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien bediensteten Arbeitern Anton Ewanschof und Johann Riegel in Anerkennung ihrer vieljährigen, einem und demselben Fabriks-Etablissement zugewendeten treuen und belobten Berufsthätigkeit das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den in den zeitlichen Ruhestand versetzten k. k. Regierungsrath Eugen Freiherr von Styrcea von der demselben übertragenen Function eines landesfürstlichen Commissärs der Bukowinaer Localbahnen enthoben und gleichzeitig an dessen Stelle den k. k. Regierungssecretär Carl Felix Krzesniowski zum landesfürstlichen Commissär für die genannten Localbahnen bestellt.

[8. Juni, Z. 21.119.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personenverkehr via Salzburg - Rosenheim-Kufstein.

Neuer Tarif.

Mit 16. Juni 1890 tritt für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und diesseitigen Stationen andererseits, sowie zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie) via Salzburg - Rosenheim-Kufstein andererseits, ein neuer Tarif in Kraft.

Wien, am 14. Juni 1890. [411]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Badisch-Böhmischer Personenverkehr.

Neuer Tarif.

Mit 1. Juli 1890 tritt für den directen Badisch-Böhmischen Personen- und Gepäcksverkehr ein neuer Tarif in Kraft.

Wien, am 13. Juni 1890. [412]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.)

Ausnahmetarif für die Beförderung von Roherzen.

Mit 1. Juli 1890 tritt für die Beförderung von Roherzen einschliesslich Blende (Zinkerz), unreinem Bleiglanz (Schwefelblei), Galmei-Kobalt und Nickelerzen, ferner Eisensäuren und Schwefelkies, in Wagenladungen von 10.000 kg im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Osterr. Staatsbahnen (Kaiser Franz Josef-Bahn und Dux-Bodenbacher Eisenbahn) einerseits und Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrhein.) andererseits ein Ausnahmetarif in Kraft, welcher durch die betreffenden Verbandsstationen zu beziehen ist.

Wien, am 16. Juni 1890. [413]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung unbrauchbar gewordener Tarife und Frachtsätze.

Mit 1. August 1890 werden ausser Kraft gesetzt:

1. Der Tarif Theil II, Heft 2, für den Oesterreichischen Eisenbahnverband ddto. 15. December 1880 und die dazugehörigen Nachträge I—V.
2. Die im Jahre 1887 hinausgegebene Zusammenstellung der Frachtsätze für den directen Güterverkehr zwischen
   A. Aussig (Staatsbahnhof) einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn andererseits;
   B. Aussig (Nordwestbahnhof) einerseits und Stationen der Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits.
3. Die auf den nachstehend verzeichneten Seiten angeführten Frachtsätze der Zusammenstellung der Kartirungs-Frachtsätze ddto. 1. April 1886 für den Verkehr zwischen
   A. Bubna (St. E. G.) einerseits und den Stationen der Böhmischen Commercialbahnen sowie der Station Jicin (Oe. N. W. B.) andererseits;
   B. Nimburg (St. E. G.) und
   C. Nimburg (Oe. N.W. B.) einerseits und Stationen der priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits;
   D. Stationen der Böhmischen Commercialbahnen einerseits und den Stationen der priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft andererseits, und zwar auf Seite 2 die Frachtsätze für Bubna, auf Seite 3 und 4 die Frachtsätze für Nimburg (St. E. G.), auf Seite 5 und 6 die Frachtsätze für Nimburg (Oe. N. W. B.) und auf Seite 11 die Frachtsätze für Kolin (Oe. N. W. B.).

Wien, am 17. Juni 1890. [414]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Juli 1890 treten folgende Nachträge in Kraft:
Nachtrag VII zum Tarif Oesterreich—Laube,
Nachtrag VIII zum Tarif Oesterreich—Schönpriesen-Umschlag,
Nachtrag VII zum Tarif Oesterreich—Aussig-Landungsplatz,
Nachtrag VI zum Tarif Oesterreich—Dresden-Elbkai.

Dieselben enthalten unter Anderem Ergänzungen, beziehungsweise Ermässigungen der Frachtsätze für Zucker, Melasse und Holz; die Aufnahme von Stationen der Localbahnen Olmütz-Cellechowitz und Prossnitz-Triebitz und der Localbahn Reichenberg-Gablonz speciell für den Verkehr mit Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, sowie Courszuschlags-Tabellen für den Cours „d“, welche vorläufig jedoch noch nicht in Giltigkeit treten, und deren Einführung einer speciellen Bekanntmachung vorbehalten bleibt.

Der Nachtrag VIII für Schönpriesen-Umschlag enthält ausserdem noch ermässigte Frachtsätze für den Classengutverkehr, der Nachtrag VI für Dresden-Elbkai die beschränkte Einbeziehung des Elbeumschlagplatzes Riesa-Elbkai.

Wien, am 17. Juni 1890. [415]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnen.

Achenseebahn.

Frachtermässigung für mineral. Kohle.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1890 wird der Frachtsatz für mineralische Kohle rücksichtlich der Relationen Jenbach-Eben und Jenbach-Achensee auf ö. W. fl. 6.— per Waggon à 5000 kg Tragkraft herabgesetzt.

Das Ueberladen von den Waggons der Hauptbahnen sowie das Abladen hat die Partei zu besorgen.

Salzburg, am 16. Juni 1890. [416]

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Theil II, Heft 4.

Mit dem 1. Juli 1890 tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarife, Theil II, Heft 4, der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem die Einbeziehung von Stationen, ermässigte Frachtsätze für einige Stationen, sowie Druckfehlerberichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende Juli 1890.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den Verbands-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 17. Juni 1890. [399]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Frachtermässigung für Kupfervitriol zur Bekämpfung der Peronospora. Für den Transport von Kupfervitriol, welches als Mittel zur Bekämpfung des in den Weingebieten von Südtirol, Görz, Triest, Krain, Steiermark, Dalmatien, Niederösterreich, Böhmen und Mähren aufgetretenen gefährlichen Pilzes „Peronospora viticola" verwendet wird, ist über Intervention des k. k. Handelsministeriums von den österr. Bahnverwaltungen und jener von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Nordbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Südbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Wien-Aspang eine Ermässigung um 50 pCt. der officiellen Sätze ihrer Localtarife zugestanden worden. Es werden daher die um die Hälfte reducirten officiellen Localsätze der Classe II bei Aufgabe in jedem Gewichte und der Classe A bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 5000 kg zur Anwendung gelangen. Diese Frachtbegünstigung wird jedoch nur für solche Kupfervitriol-Sendungen eingeräumt, zu welchen die Versender ein von den betreffenden Landwirthschafts-Gesellschaften oder von den zuständigen Landesculturräthen, bezw. der Landescultur-Section ausgestelltes Certificat (Begleitschein) beibringen, mit welchem bestätigt wird, dass die Kupfervitriol-Sendung thatsächlich zur Bekämpfung der Peronospora bestimmt ist.

Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr. (Tarif vom 15. Juni 1890.) Mit Giltigkeit vom 16. Juni 1890 ab wird ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, sowie zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie) über Salzburg-Rosenheim-Kufstein andererseits ausgegeben, unter gleichzeitiger Aufhebung des Tarifes vom 1. Juli 1887 nebst Nachtrag.

Den betheiligten Stationen Kufstein, Augsburg, München C.-B., München O.-B., München S.-B., Reichenhall, Rosenheim, Schaftlach, Würzburg, Aschaffenburg, Bad Kissingen, Bamberg, Bayreuth, Fürth, Nürnberg C.-B., Plattling, Regensburg, Schwandorf, Straubing, Lindau, Hergatz, Immenstadt und Kempten werden die zum Dienst erforderlichen Exemplare des Tarifes durch die vorgesetzten Oberbahnämter zukommen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verbandstarif. (Theil I vom 1. Juni 1890.) Am 1. Juni 1890 ist der Theil I des neuen Verbandsgütertarifes, enthaltend das Reglement, die Tarifvorschriften und die Güterclassification, zur Einführung gelangt.

— (Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1890.) Am 1. Juni 1890 sind zur Einführung gelangt:

a) Theil II a, Heft 1, enthaltend die Schnittfrachtsätze (für die neuen allgemeinen Classen- und Ausnahmetarife) nebst den besonderen Bestimmungen und dem Kilometerzeiger für die ausserfranzösischen Strecken im Verkehr mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (österr. Linien) und der Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien);
b) Theil II b, enthaltend die Schnittfrachtsätze nebst den besonderen Bedingungen und dem Kilometerzeiger für die französsischen Strecken.

Schweiz. (Reisefrist für die Durchfuhr von Vieh.) Zufolge des von dem schweizerischen Finanz- und Zolldepartement über seine Geschäftsführung im Jahre 1889 erstatteten Berichtes ist von der Zollverwaltung die Wahrnehmung gemacht worden, dass die gemäss Artikel 43 der Vollziehungsverordnung zum Zollgesetze bestehende einmonatliche Transitfrist im Transithandel mit Vieh dazu missbraucht wurde, um ausländisches Vieh durch schweizerisches in der Weise zu substituiren, dass das ausländische, mit Geleitschein abgefertigte Vieh in der Schweiz verkauft und dafür in der Schweiz aufgekauftes Vieh mit dem betreffenden Geleitschein ausgeführt wurde. Durch diese Manipulation konnte der schweizerische Eingangszoll für ausländisches Vieh umgangen werden. Eine zuverlässige Controle grösserer Viehtransporte ist nämlich für die Austrittszollstätten insoferne schwierig durchzuführen, als das in den Begleitpapieren enthaltene Signalement in der Regel nicht genügt, um mit Sicherheit die Identität des Thieres festzustellen; andererseits hätte das Aushilfsmittel der Verbleiung nur ungenügende Garantien bieten können, da in der Zeit von 4 Wochen die Bleischnur wohl in den meisten Fällen abhanden gekommen wäre, was zu fortwährenden Reclamationen geführt haben würde. Als das zweckmässigste Mittel zur Abhilfe erschien der schweizerischen Zollverwaltung die Beschränkung der Transitfrist auf die für die directe Durchfuhr wirklich benöthige Zeit, indem dadurch das Ausladen und längere Verweilen dieser Viehtransporte in der Schweiz unmöglich gemacht und zugleich die Gefahr der Seucheneinschleppung wesentlich vermindert wird. Es wurde daher durch Beschluss vom 12. Juli 1889 der Artikel 43 der Vollziehungsverordnung zum Zollgesetze, wie folgt, ergänzt: „Für die Durchfuhr von Vieh wird eine Reisefrist festgesetzt: a) im Eisenbahntransporte per Eilgut auf 2 Tage und per gewöhnliches Gut auf 4 Tage; b) für Treibvieh und solches, das auf Fuhrwerken geführt wird, auf je einen Tag für je 20 km. Für die Durchfuhr von Vieh ist die im Geleitscheine angegebene Austrittszollstätte einzuhalten." Durch einen späteren Beschluss wurde sodann im Weiteren bestimmt, dass jene Transitfristen im Falle bestehender Quarantaine-Massregeln erst vom Tage nach beendigter Quarantaine an zu berechnen seien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1307	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Panka	Zablotow	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Beobachtung der im Specialtarif 1 b der Bukowinaer Localbahnen, resp. im Ausnahmetarif VI der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn enthaltenen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Gulden pro Wagen: 26·80	22·—	4·80	Im Kartirungswege		
				Czudin					27·80	22·—	5·80			
				Komarestie					29·48	22·—	7·48			
				Zadowa					32·52	22·—	10·52			
				Lukawetz a/S.					35·42	23·05	12·37			
				Berhometh a/S.					37 65	24·75	12·90			
1308	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Segelboote	Von und nach allen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, ausnahmlich der im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen und der Donauuferbahn		Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Sendung. Für den zweiten und eventuell dritten Wagen, welcher zur Verladung nöthig ist oder auch nur als Schutzwagen beigestellt wird, ist eine Gebühr von 8 kr. per km und Wagen zu entrichten	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	Ein und einhalbfache Classe I	Classe B bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
1309	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnitt-, Bau- und Nutzholz	Rawa ruska transit	Lemberg	Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Frachtzahlung für die Tragkraftziffer der zur Verladung verwendeten Wagen, ab Stationen der Localbahn Jaroslau-Sokal via Zolkiew	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	24·15 kr.	17·7 kr.	6·45 kr.	Im Kartirungswege		
1310	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen der Classe A und B und landwirthschaftliche Maschinen	Prag St.E.G., Oe.N.W.B. oder K.F.J.B.	Budapest St.E.G., -Josefstadt, -Donauuferfrachtenbahnhof, -Leopoldstadt, -Kelenföld oder -Südbahn	Bei Aufgabe von: a) beliebigen Mengen als Frachtgut; b) 5000 kg } c) 10000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. Unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Local-, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	Verschieden	kr. a) 190·0 b) 156·8 c) 145 4	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Von diesen Frachtsätzen werden keinerlei Refactien liquidirt, daher auch nicht die für die Strecke Wien—Budapest giltigen Sommerrefactien
				Bubna St.E.G.						a) 190·5 b) 157 2 c) 145 8				
				Kralup St.E.G.						a) 197·0 b) 162·5 c) 151·1 *)				
				Lieben St.E.G. oder Oe.N.W.B.						a) 190·0 b) 156·8 c) 145·4				
				Libšić						a) 195·5 b) 161·2 c) 149·8				
				Raudnitz						a) 207·0 b) 170 9 c) 159·5				
1311	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlproducte	Stefanau	Stationen der Strecken: Aural-Brüsau-Brünnlitz, Chotzen-Halbstadt, Braunau, sowie nach Stationen der von diesen Strecken abzweigenden ges. Localbahnen	Bei Aufgabe von mindest. 1000 kg (Eintausend Kilogramm) pro Frachtbrief; Aufrechthaltung einschlägiger Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Frachtsätze der Classe A	Frachtsätze des Specialtarifes 1		Im Rückvergütungswege	Vorlage der Orig.-Aufgabs-Recepisse, auf den Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1891. Diese Documente dürfen keinen Refactiestempel tragen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1312	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	—	Korksteinplatten	Wien St.E.G. transit	Hronov	Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	104·5 kr.	62·4 kr.	42·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Adressaten lautende Original-Aufgabs-Recepisse sammt den bezügl. Orig.-Frachtbriefen, welche Documente spätestens Ende März 1891 einzusenden sind	Auf den Frachtbriefen muss Seitens des Stations-Chefs in Hronov bestätigt erscheinen, dass die Korksteinplatten zur Vergrösserung der Spinnerei in Hronov verwendet wurden
1313	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	Verschiedene Artikel	Verschiedenen Stationen	Verschiedenen Stationen	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, giltigen Bestimmungen	Ab 1. Juli 1890 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Nachtrag VII zum Tarife Oesterreich—Laube " VII " " " —Aussig-Landungsplatz " VIII " " " —Schönpriesen-Umschlag " VI " " " —Dresden-Elbkai				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der in den bezüglichen Nachträgen in den Abschnitten „Ausnahmetarife, giltig im Rückvergütungswege“ bezeichneten Documente	Die vollständigen auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in den mit 1. Juli 1890 zur Einführung kommenden Nachträgen enthalten

Berichtigung. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 61 ex 1890, sub Post 1216, verlautbarte Frachtsatz per 49 kr. für Ziegel von Inzersdorf nach Mähr.-Budwitz, wird auf 29 kr. berichtigt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Für das Ausland auch bei allen Postämtern.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise:
Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl.
Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk.
Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs.
Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 71. **Wien, 21. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 12. Juni 1890*), betreffend die Ermächtigung der österreichisch-ungarischen Bank, von öffentlichen Lagerhäusern ausgestellte Lagerpfandscheine (Warrants) zu escomptiren.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1. Die österreichisch-ungarische Bank ist ausserhalb der im Artikel 56 der Bankstatuten aufgeführten Geschäfte auch berechtigt, von öffentlichen Lagerhäusern ausgestellte Lagerpfandscheine (Warrants) zu escomptiren, welche auf österreichische Währung lauten, mit der Unterschrift von zwei als zahlungsfähig bekannten Verpflichteten versehen und längstens binnen drei Monaten innerhalb der österreichisch-ungarischen Monarchie zahlbar sind.

Der Generalrath bestimmt, von welchen Lagerhäusern ausgestellte Warrants, bezüglich welcher Waarengattungen und bis zu welcher Quote ihres Schätzungswerthes, beziehungsweise Marktpreises, dann unter welchen sonstigen Bedingungen dieselben escomptirt werden können.

Die Bank ist nicht verpflichtet, eine Ursache der verweigerten Escomptirung anzugeben.

§ 2. Die in den Artikeln 62, 63 und 84 der Statuten der österreichisch-ungarischen Bank (Gesetz vom 27. Juni 1878, R.-G.-Bl. Nr. 66, und Gesetz vom 21. Mai 1887, R.-G.-Bl. Nr. 51) enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Censurirung von Wechseln und deren Einrechnung in die bankmässige Notendeckung finden auch auf die zum Escompte angebotenen, beziehungsweise escomptirten Lagerpfandscheine (Warrants) sinngemässe Anwendung.

§ 3. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister der Finanzen, des Handels und der Justiz beauftragt.

Budapest, am 12. Juni 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Dunajewski** m. p. **Bacquehem** m. p. **Schönborn** m. p.

Gesetz vom 12. Juni 1890), womit die Regierung ermächtigt wird, die Handelsbeziehungen mit jenen Ländern, in welchen der Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Oesterreich und der Türkei vom 22. Mai 1862 am Tage des Ablaufes desselben in Kraft steht, provisorisch bis längstens 31. December 1890 zu regeln.**

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1. Die Regierung ihm ermächtigt, den bestehenden, am 5. Juli 1890 ablaufenden Handels- und Schiffahrtsvertrag mit der Türkei vom 22. Mai 1862, R.-G.-Bl. Nr. 42, ganz oder theilweise zu verlängern, beziehungsweise an dessen Stelle neue Vereinbarungen mit der Pforte und jenen unter der Oberhoheit der Pforte

---

*) Enthalten in dem am 17. Juni 1890 ausgegebenen XXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 112.
**) Enthalten in dem am 17. Juni 1890 ausgegebenen XXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 113.

stehenden Ländern, welche nach Staatsverträgen oder Firmanen hiezu das Recht besitzen, zu treffen und in Kraft zu setzen, mit der Massgabe jedoch, dass, insofern und insoweit diese Verlängerung, beziehungsweise Neuvereinbarung ihre Wirkung über den 31. December 1890 erstrecken sollte, dieselbe jedenfalls vorgängig der verfassungsmässigen Behandlung zu unterziehen sein wird.

Im Falle und soweit eine solche Verlängerung oder anderweitige Vereinbarung nicht stattfindet, ist die Regierung ermächtigt, bis zum 31. December 1890 im Verordnungswege zweckentsprechende Vorkehrungen zur Regelung der bezüglichen Verkehrsverhältnisse zu treffen.

§ 2. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Kraft tritt, ist Mein Gesammtministerium beauftragt.

Budapest, am 12. Juni 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Falkenhayn** m. p. **Pražák** m. p. **Welsersheimb** m. p. **Dunajewski** m. p. **Gautsch** m. p.
Bacquehem m. p. **Schönborn** m. p. **Zaleski** m. p.

Uebereinkommen zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Deutschen Reiche vom 10. November 1889 *), betreffend die wechselseitige Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute.

In der Absicht, für gewisse Fälle die Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Deutschen Reiches zu regeln, sind die Unterzeichneten, und zwar:

Seine Excellenz der k. und k. Minister des kaiserlichen Hauses und des Aeussern

und

Seine Durchlaucht der ausserordentliche und bevollmächtigte Botschafter Seiner Majestät des deutschen Kaisers und Königs von Preussen,

zu dem Zwecke mit der erforderlichen Ermächtigung versehen, über Folgendes übereingekommen:

Wenn ein Seemann eines der vertragschliessenden Theile, nachdem er auf einem Schiffe des anderen vertragschliessenden Theiles gedient hat, in einem dritten Staate, beziehentlich in dessen Colonien oder im Gebiete oder in den Colonien desjenigen vertragschliessenden Theiles, dessen Flagge das Schiff führt, in Folge von Schiffbruch oder aus anderen Gründen in hilfsbedürftigem Zustande zurückbleibt, so soll derjenige vertragschliessende Theil, dessen Flagge das Schiff führt, zur Unterstützung dieses Seemannes verpflichtet sein, bis derselbe wieder einen Schiffsdienst oder anderweitige Beschäftigung findet oder bis er in seinen Heimatsstaat zurückkehrt oder mit Tod abgeht.

Es wird dabei vorausgesetzt, dass der betreffende Seemann die erste sich ihm darbietende Gelegenheit zu benützen hat, um vor dem zuständigen Beamten des vertragschliessenden Theiles, der zu seiner Unterstützung berufen ist, über seine Hilfsbedürftigkeit und deren Ursachen sich auszuweisen, sowie dass die Hilfsbedürftigkeit als die naturgemässe Folge der Beendigung des Dienstverhältnisses an Bord des Schiffes sich ergibt, widrigenfalls diese Unterstützungspflicht wegfällt.

Ausgeschlossen ist diese letztere auch dann, wenn der Seemann desertirt oder wegen eines von ihm verübten Verbrechens oder Vergehens vom Schiffe entfernt worden ist, oder wenn er dasselbe wegen Dienstuntauglichkeit in Folge selbstverschuldeter Krankheit oder Verwundung verlassen hat.

Die Unterstützung umfasst den Unterhalt, die Bekleidung, ärztliche Pflege, Arznei und Reisekosten; für den Fall eintretenden Todes sind auch die Begräbnisskosten zu zahlen.

Das gegenwärtige Uebereinkommen soll, nachdem die Zustimmung der österreichischen und der ungarischen Vertretungskörper erfolgt und die Sanctionirung Seiner k. und k. Apostolischen Majestät eingeholt sein wird, in der österreichisch-ungarischen Monarchie und im Deutschen Reiche gleichzeitig in Kraft treten, und soll in Wirksamkeit bleiben, bis einer der vertragschliessenden Theile unter einjähriger Kündigung den Wunsch zu erkennen gibt, dasselbe ausser Kraft treten zu sehen.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten die gegenwärtige Uebereinkunft vollzogen und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen in Wien, am 10. November 1889.

Kálnoky m. p. (L. S.) **H. VII. Reuss** m. p. (L. S.)

Das vorstehende Uebereinkommen wird nach erfolgter Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes mit dem Beifügen kundgemacht, dass dasselbe am 1. Juli 1890 in Kraft treten wird.

Wien, am 16. Juni 1890.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für schmalspurige Localbahnen von Pöltschach nach Sauerbrunn und von Pöltschach nach Gonobitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem steiermärkischen Landesausschusse in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für schmalspurige Localbahnen von Pöltschach nach Sauerbrunn und von Pöltschach nach Gonobitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. Juni 1890. Z. 21.599.

*) Enthalten in dem am 17. Juni 1890 ausgegebenen XXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 102.

Frachtrecht.

Bezahlung der Fracht als Grund des Erlöschens der Ansprüche gegen den Frachtführer.

(Entscheidung des Deutschen Reichsgerichtes.)

In dem Geschäftsverkehre zwischen einem Kaufmann und einem Schiffer wurden die einzelnen Frachten nicht bezahlt, sondern von letzterem in ein Contrabuch eingetragen. Von Zeit zu Zeit leistete der Kaufmann à conto Zahlungen, welche in dem Contrabuche eingetragen wurden. Das Reichsgericht erkannte, dass in der Eintragung eines bestimmten Frachtlohnes in das Contrabuch auch dann, wenn inzwischen eine denselben deckende à conto Zahlung geleistet worden ist, doch nicht die Zahlung der Fracht im Sinne des Art. 408 H.-G.-B. mit der Wirkung erblickt werden könne, dass dieselbe im Zusammenhange mit der Uebernahme des Frachtgutes die Genehmigung der Erfüllung des einzelnen Frachtgeschäftes und den Verlust aller Ansprüche gegen den Frachtführer im Gefolge hätte.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn von Pöchlarn, eventuell von Melk, über Guttenbrunn, Zwettl und Weitra nach Gmünd. (Vorconcessions-Ansuchen.) Der Ingenieur Friedrich Treu in Melk a/D. ist bei dem k. k. Handelministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Pöchlarn, eventuell von Melk, über Guttenbrunn, Zwettl und Weitra nach Gmünd auf die Dauer von sechs Monaten eingeschritten.

Project für mehrere Fortsetzungslinien der Lemberger Pferdeeisenbahn. (Concessions-Ansuchen.) Dr. Ernst Till, Advocat in Lemberg, ist im Vereine mit dem Betriebs-Director der Lemberger Tramway, Julius Schuster, als Bevollmächtigter der Società Triestina Tramway in Lemberg, unter Vorlage eines generellen Projectes, um die Concession zum Baue und Betriebe nachstehender Pferdebahnlinien als Fortsetzung des bereits bestehenden Pferdebahnnetzes eingeschritten, und zwar:

1. vom Ringplatz durch die Halitscherstrasse über den Halitscherplatz, durch die Batorystrasse, Herrengasse, Zyblikiewiczstrasse und die Heilige Sofiestrasse bis zum Eingang in den Kilinskipark (Länge 1982 m);
2. vom Endpunkte der bisherigen Pferdebahnlinie vom Zollplatze über die Łyczakower- und die St. Peter und Paulstrasse bis zum Thore des Łyczakower Friedhofes (Länge 1967 m). [H.-M.-Z. 21.598.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien-Triest: Wagenschuppen in der Station Wien.) In der Station Wien wird ein hölzerner, mit Ziegeln gedeckter Wagenschuppen für den Wirthschaftsbetrieb der Restauration hergestellt. [28. Mai, Z. 22.623.]

— (Linie Wien-Triest: Herstellung einer Unterkunftshütte in der Station Mürzzuschlag.) In der Station Mürzzuschlag der Südbahn-Gesellschaft wird eine Unterkunftshütte für Wagenkuppler hergestellt. [30. Mai, Z. 23.055.]

— (Linie Marburg-Franzensfeste: Adaptirungsarbeiten in der Station Villach.) In der Station Villach werden behufs Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes mehrfache Adaptirungsarbeiten vorgenommen. [24. Mai, Z. 17.985.]

— (Linie Marburg-Franzensfeste: Weichenverbindung in der Haltestelle Franzensfeste.) In der Haltestelle Franzensfeste wird eine Weichenverbindung zu dem Zwecke ausgeführt, damit die von Marburg nach Bozen verkehrenden Züge hier abzweigen können, ohne die Station Franzensfeste berühren zu müssen, wodurch eine nicht unwesentliche Zeitersparniss erzielt wird. [23. Mai, Z. 17.824.]

— (Linie Marburg-Franzensfeste: Errichtung der Haltestelle „Seebach“.) Die versuchsweise Errichtung der Haltestelle „Seebach“ bei Wächterhaus Nr. 117 in km 162·2 der Linie Marburg-Franzensfeste in der Nähe von Villach ist genehmigt worden. Diese Haltestelle wird mit einem 80 m langen und 5 m breiten Aussteigeperron, einem zweiarmigen Mastsignale mit Laterne, einem Laternständer mit Aufschrifttafel und einer Abfriedung ausgerüstet. Die Fahrpreise werden in jeder Richtung denen für die nächste Station gleich sein. [4. Mai, Z. 13.612.]

— (Linie Innsbruck-Bozen: Schutzhütte in der Haltestelle Mittewald.) In der Secundär-Haltestelle Mittewald a. d. Eisack wird eine hölzerne Schutzhütte aufgestellt. [12. Mai, Z. 16.288.]

— (Flügel Mödling-Laxenburg: Adaptirungen in der Station Laxenburg.) Die Projecte für die Herstellung eines Einbaues in die Halle bei gleichzeitiger Aenderung der Geleise- und Drehscheibenanlage, dann für die Vornahme verschiedener Adaptirungen behufs Schaffung eines Wartesaales I. und II. Classe und eines Salons für den Allerhöchsten Hof in der Station Laxenburg wurden zur Ausführung genehmigt. [13. Mai, Z. 16.482.]

— (Flügel Mödling-Laxenburg: Bau eines Schuppens.) Die Erbauung eines provisorischen hölzernen Schuppens auf Kosten und für Zwecke der Firma Kleiner & Bockmayer in Mödling, zunächst dem von der Linie Mödling-Laxenburg in ihr Etablissement führenden Schleppgeleise, ist genehmigt worden. [18. Mai, Z. 21.106.]

Leoben-Vordernberger Eisenbahn (im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft). Adaptirungen im Aufnahmsgebäude in der Station Donawitz.) Im Aufnahmsgebäude der Station Donawitz werden Adaptirungen behufs Schaffung eines besonderen Warteraumes für Passagiere I. und II. Classe, sowie eines zweiten Bureauraumes vorgenommen. [24. April, Z. 17.176.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Herstellung einer Telephonlinie in der Station Nimburg.) In der Station Nimburg wurde zwischen dem Telegraphenbureau und dem Heizhause eine Telephonverbindung hergestellt, welche zur schnellen und präcisen Verständigung zwischen den Organen des Betriebes und jenen des Heizhauses in allen Angelegenheiten des Dienstes, sowie dazu dient, um sowohl die von der Strecke im Telegraphenbureau für die Heizhausleitung einlangenden Telegramme, als auch jene, welche von der Heizhausleitung durch das Telegraphenbureau der Station Nimburg an die Stationen der Strecke gegeben werden sollen, übermitteln zu können. In diese Telephonlinie sind zwei complete Sprechstellen nebst allen Hilfsapparaten eingeschaltet, die eine im Telegraphenbureau, die andere im Heizhause. Ueberdies ist noch im Heizhause ein Wächterläutewerk nebst Taster als Rufapparat aufgestellt. Die k. k. General-Inspection hat die Instruction für die Benützung dieser Telephonlinie unterm 17. Mai genehmigt. [G.-I.-Z. 6654.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien-Triest: Wegübergang in km 286·26 nächst der Station Kranichsfeld.) Der in km 286·26 nächst der Station Kranichsfeld bestehende Wegübergang wird in der Zeit vom 1. Mai bis Mitte September geschlossen gehalten, dagegen dessen Benützung für die übrige Jahreszeit freigegeben. [9. Mai, Z. 6154].

Ausland.

Deutsches Reich. (Abänderung und Ergänzung des § 35 des Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie der Anlage D.) Der § 35 des Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie die Anlage D zu § 48 dieses Reglements wurden in nachstehender Weise ergänzt und abgeändert:

1. Im § 35, Abs. 2, sind die Worte „Eil- und“ zu streichen.
2. Im ersten Absatze der Bestimmungen unter I der Anlage D ist am Schlusse hinter den Worten „chlorsauren Salze“ einzuschalten: „ferner Rottweiler Klein-Kaliber-Pulver (ein chemisches Pulver aus aufgelöster nitrirter Cellulose“).
3. In der Bestimmung unter II a der Anlage D ist vor den Worten „sowie ferner aus den sogenannten Flavier'schen Sprengstoffen“ einzuschalten: „aus Roborit (einem Gemenge von Ammoniaksalpeter und Dinitrobenzol)“.
4. Hinter der Bestimmung unter XXXI der Anlage D ist folgende Bestimmung hinzuzufügen: „XXXI a. Mit Fett oder

Oel getränktes Papier, sowie Hülsen aus solchem werden zu den vorstehend unter XXXI, Abs. 1, vorgeschriebenen Bedingungen befördert."

Bayern. (Uniformirung des Eisenbahnpersonals.) In den Vorschriften über die Uniformirung des Eisenbahnpersonals sind mit der Bekanntmachung vom 30. Mai 1890, Nr. 2376/II (enthalten in Nr. 28 des Verordnungs- und Anzeigeblattes für die kgl. bayerischen Verkehrsanstalten), folgende Aenderungen und Ergänzungen eingetreten:

1. Die bei den kgl. Staatseisenbahnen in verantwortlichen Stellungen, bei welchen eine dienstliche Berührung mit dem Publicum stattfindet, verwendeten Diätäre haben neben der für dieselben bereits angeordneten Dienstmütze die für Aspiranten vorgeschriebene allgemeine Beamten-Uniform ohne jedes Abzeichen zu tragen.
2. Für die im Vorbereitungsdienste stehenden Militäranwärter, sowie für das probe- oder aushilfsweise auf statusmässigen Bedienstetenstellen verwendete Taglohnpersonal, soferne dasselbe in einem den unmittelbaren dienstlichen Verkehr mit dem Publicum bedingenden Dienstzweige Verwendung findet, wird die allgemeine Uniform der statusmässigen Bediensteten des betreffenden besonderen Dienstzweiges ohne Gradabzeichen und ohne die Krone auf dem Mützenembleme bestimmt.
3. Als besonderes Abzeichen der statusmässigen Eisenbahnbediensteten der Kategorie D IV des Besoldungsstatus wird eine an der Kante des Uniformkragens aufzunähende schmale Litze, und zwar für das im Betriebsdienste verwendete Personal in Silber und für das Personal des Bahnerhaltungsdienstes in Gold festgesetzt.
4. Den Telegraphenmechanikern der Kategorie D I und D II des Besoldungsstatus der Staatseisenbahn-Verwaltung wird die allgemeine Dienstkleidung des Bahnerhaltungspersonals mit den jeweiligen besonderen Dienstabzeichen der betreffenden Kategorie, sowie zur Gala-Uniform das gelbbeschlagene Haumesser der Bahnmeister mit gelbseidenem Degengehänge am Gürtelriemen von schwarzem Lackleder mit Messingschliesse verliehen.
5. Bei dem Conducteurpersonale kommt der auf dem Brustriemen der vorgeschriebenen Kartentasche angebrachte kgl. Namenszug in Wegfall und wird durch die Königskrone in weissem Metall ersetzt.

— (Aenderung in den Titeln der Functionäre bei der kgl. General-Direction der Staatseisenbahnen.) Zufolge Bekanntmachung des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeussern vom 30. Mai haben die Directoren bei der General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen den Titel „Regierungs-Director bei der General-Direction der Staatseisenbahnen", und die Oberbahnamtsvorstände den Titel „Oberbahnamts-Director" zu führen.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Betriebsergebnisse auf den inländischen und Levante-Linien im I. Quartal 1890.) Nur die Gruppe der regulären Fahrten nach der Levante soll ein besseres Resultat in der Gesammtfracht im Vergleich zu den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres aufweisen, während alle übrigen regulären Liniengruppen eine Mindereinnahme aus der Gesammtfracht ergeben haben sollen. Die Bruttoeinnahme im I. Quartal 1890 beträgt 1,860.655 fl., weist somit im Vergleich zur gleichen Periode des Vorjahres eine grössere Einnahme von 42.890 fl. nach, welche auf den regelmässigen Dienst entfällt, während das Erträgniss des ausserordentlichen Dienstes um 22.432 fl. geringer war. Die Total-Waarenausfuhr von Triest nach den inländischen und albanesischen Echellen mittelst der Lloydschiffe belief sich im I. Quartal 1890 (exclusive Bauholz) auf 7469 Gewichtstonnen, jene nach Venedig auf 1623·5 Gewichtstonnen, war somit um 3·5 Gewichtstonnen geringer als jene der gleichen Zeitperiode des Vorjahres. Die Total-Waarenausfuhr mittelst der Lloydschiffe von Triest nach der Levante in der obigen Zeit betrug (exclusive Bauholz) 37.682·2 t, um 12.104 t mehr als in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres. Der Gesammtexport auf den Eingangs erwähnten Linien mittelst Lloydschiffe betrug sonach (exclusive Bauholz) 46.774·7 t, um 12.100·5 t mehr als im Vorjahre. Ueberdies wurden mittelst der Lloydschiffe im I. Quartal 1890 5933·35 m³ Bauholz ausgeführt, und zwar 208·31 m³ nach inländischen und albanesischen Echellen und 5725·04 m³ nach Häfen Griechenlands, der Türkei und Aegypten diesseits des Suez-Canals; gegenüber dem Vorjahre insgesammt um 939·85 m³ weniger. Schliesslich wurden noch 5336 leere Fässer nach nationalen und albanesischen Häfen, 3284 leere Fässer und 8553 leere Fässchen nach verschiedenen Häfen Griechenlands und des Orients, sowie 325 Kubikklafter Pflastersteine nach Alexandrien ausgeführt. Zur Bewältigung dieses Verkehres wurden ausser den regelmässigen Fahrten noch ausserordentliche Fahrten, und zwar von Triest aus 25 Fahrten, von Venedig aus 17 Fahrten und sonst von verschiedenen Echellen aus 15 Fahrten bewirkt. Das Arsenal war im bezeichneten Quartal anhaltend mit den erforderlichen Reparaturen, dann Dockung der Schiffe zur Reinigung und Untersuchung des Schiffsbodens beschäftigt. Auch einige fremde Dampfer fanden Aufnahme im Lloyd-Arsenale. Der Arbeiterstand betrug Ende März 1535 Personen, um 23 Personen mehr als mit letztem December 1889.

— (Betriebsergebnisse auf den indo-chinesischen Linien im I. Quartal 1890.) Der Frachtenverkehr, wenn auch im Ganzen nicht ungünstig, stellte sich im Waarenexport um 537 t, im Holzexport um 36.723 Stück geringer dar als in der gleichen Periode des Vorjahres, während der Import sich ungleich günstiger gestaltete, da in diesem Quartal, gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres, der grösste Import, welcher das bisherige Maximum des Jahres 1887 um 698 t überstieg, erzielt wurde. Das Frachtenerträgniss soll im I. Quartal 1890 etwas ungünstiger als in der entsprechenden Periode des Vorjahres gewesen sein. An Holz wurde exportirt: 70.112 Stück (2042·4 m³), und zwar: nach Port Said 35.786 Stück, nach Suez 15.443, nach Djeddah 4779, nach Hodeidah 960, nach Massaua 5289, nach Aden 7855 Stück. Der Holzexport hat abgenommen, insbesondere nach Suez, Massaua und Aden, was hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben kommt, dass der seinerzeit bei Etablirung der Italiener in Massaua eingetretene Holzbedarf nunmehr stark abgenommen hat. Eine Holzausfuhr nach Suakim und Bombay hat in diesem Quartal nicht stattgefunden. Die sonstige Waarenausfuhr betrug 4671 Gewichtstonnen, worin nur ganz geringe Quantitäten aus Süddeutschland und der Schweiz enthalten sind. Eine Zunahme im Export fand statt bei Eisen- und Metallwaaren, Manufacturen, Möbel und Holzwaaren, Stahl, Stein und Marmor, Zucker und Quecksilber. Eine Abnahme zeigte sich bei Baumwollwaaren, Gespinnsten, Kleidern, Kurzwaaren, Lederwaaren, Medicamenten, musikalischen Instrumenten, Oel, Talg und Zündhölzchen. Der Destination nach zeigte die Ausfuhr nach Port Said, Suez, Djeddah, Suakim, Zanzibar, Colombo, Madras, Singapore und Soerabaja eine anhaltende Zunahme, dagegen nach Aden, Calcutta, Penang, Batavia, Manila, Shanghai und Yokohama eine anhaltende Abnahme. Die Einfuhr im I. Quartal 1890 betrug 17.478 t, die grösste in der gleichen Zeitperiode seit Befahrung der Linien nach Ostasien. Die Einfuhr von Baumwolle, Kaffee, Espartogras, Gummi, Myrabolamen, Ricinussamen, Tamarinden und Gewürznelken war merklich grösser gegenüber dem Vorjahre. Der Provenienz nach hob sich die Einfuhr von Manila, Batavia und Port Said, sowie aus Penang, Suakim und Djeddah; sie nahm ab aus Kobé, Shanghai, Singapore, Calcutta, Colombo, Hodeidah und Suez. Während im I. Quartal 1890 ausser den vier regelmässigen Abfahrten von Triest noch drei ausserordentliche Fahrten nach Bombay, Calcutta und Hongkong bewirkt wurden, sind in der gleichen Zeitperiode sieben Dampfer aus Indien und Ostasien in Triest eingetroffen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 13. Juni bei der Firma:

„K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn" Achilles Thommen, k. k. Oberbaurath, als Verwaltungsrath mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang" wurden Victor Tesch, kgl. belgischer Staatsminister, und Dr. Karl Pokorny, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, als Verwaltungsrathsmitglieder mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Neue Fahrpreise für den directen Personenverkehr mit der Localbahn Nusle - Vršovic-Modřan.

Ab 1. Juli 1890 gelangen für den directen Personenverkehr zwischen der Station Prag K. F. J. B. und den Stationen der Localbahn Nusle-Vršovic-Modřan neue Fahrpreise in Kraft, durch welche die Fahrpreise vom 1. Mai 1888 ausser Kraft gesetzt werden.

Wien, am 18. Juni 1890 [418]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.

Tarif für den directen Personenverkehr.

Ab 1. Juli 1890 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen der Station Wien (K. F. J. B.) und der Station Kahlenberg zur Einführung und wird hiedurch der gleichnamige Tarif vom 15. April 1890 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 17. Juni 1890. [419]

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr.

Frachtsätze für Harz (Brauerharz, Colophonium).

Im Rhein- und Main - Umschlagsverkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien-Holland, Tarif vom 1. October 1886, gelangen mit Wirksamkeit vom 5. Juli 1890 für den Transport von Harz (Brauerharz, Colophonium) bei Aufgabe in vollen Wagenladungen zu 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, im Ausnahmetarife Nr. 34/b folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach und von	Frankfurt am Main transit u. Frankfurt a. M. (Hafen)	Gustavsburg transit	Mainz (Hafen) und Kastel (Hafen)	Mannheim transit und Ludwigshafen a. Rh. transit
	für 100 Kilogramm in Mark			
Aichberg-Steyrermühl	2·10	2·18	2·20	2·21

Wien, am 20. Juni 1890. [420]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag VII zum Ausnahmetarife I für Kohle (mineralische) etc.

Am 15. Juli 1890 gelangt der Nachtrag VII zu dem ab 1. Mai 1890 giltigen Ausnahmetarife I für die Beförderung von Kohle (mineralischer) zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Einbeziehung der neuen Kohlenaufgabsstationen Klobuk und Trupschitz, abgeänderte Frachtsätze nach Stationen der Localbahn Nusle-Vršovic-Modřan, ferner die Aufhebung der im Haupttarife eingestellten Frachtsätze von Dux-Liptitz Wächterhaus und endlich Ergänzungen und Aenderungen der Schleppbahn-Gebühren.

Der Nachtrag VII ist bei den betreffenden Dienststellen erhältlich.

Wien, am 17. Juni 1890. [421]

Donau-Umschlagsverkehr von Deutschland nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland via Wien (Donauufer-Bahnhof).

Ausnahmetarif für Stärke-Syrup.

Mit Giltigkeit vom 15. Juli 1890 gelangt für Stärke-Syrup-Transporte bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 5000 und 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein Ausnahmetarif XIII von den Stationen Wronke, Krenz und Schneidemühl nach serbischen, rumänischen und bulgarischen Schiffsstationen zur Einführung.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfragen.

Wien, am 19. Juni 1890. [422]

Namens der betheiligten Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Kuttenberger Localbahn andererseits über Iglau.

Aufhebung des Tarifes.

In Folge des am 16. Juni 1890 in Wirksamkeit getretenen Zonentarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stellen sich die Fahrten bei Bezahlung der im Tarife für obigen Verkehr vom 15. August 1889 enthaltenen directen Fahrpreise theurer als bei Neulösung von Fahrkarten in der Uebergangsstation Iglau.

Der obenerwähnte Tarif tritt deshalb am 1. Juli 1890 ausser Wirksamkeit, und wird Veranlassung getroffen, dass ein neuer ermässigter Tarif ehemöglichst eingeführt werde.

Wien, am 19. Juni 1890. [423]

Die General-Direction der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem Tarife Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1890, ist auf Seite 91 bezüglich der Relation Hamburg B-Olmütz, Cours d, der Frachtsatz der Stückgutclasse II verdruckt. Es soll nämlich anstatt 6·46 M. richtig **8·46** M. heissen.

Diese Berichtigung gilt ab 4. Juli 1890

Wien, am 19. Juni 1890. [424]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1314	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Materialien und Einrichtungsgegenstände*)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Zsolna loco	Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Localtarif	Verschieden	kr. 52·7		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbr., auf welchen Seitens der Bahnorgane in Zsolna bestätigt sein muss, dass die bezügl. Sendungen für den Bau oder zur ersten Einrichtung der Tuchfabrik in Zsolna verwendet wurden, längstens bis Ende März 1891	*) Giltig nur für Sendungen, welche für den Bau oder zur ersten Einrichtung der in Zsolna zu errichtenden Tuchfabrik bestimmt sind
				Brünn						48·7				
				Okřiško St.E.G. transit						60·9				
1315	St.E.G.	**Ergänzung der Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 18 vom 13. Februar 1890, Post Nr. 577.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 18 vom 13. Februar 1890, unter fortl. Nr. 577, für Möbel aus gebogenem Holze unter a) und b) enthaltenen Frachtsätze gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die Transporte nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit neuen Frachtbriefen, mit anderen Stückgütern, als Sammelladungen nach ausländischen Stationen weiter befördert werden. Zur Erlangung dieser Begünstigung sind jedoch bis Ende März 1891 hinsichtlich des Transportes bis Bodenbach, resp. Tetschen, die Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, und hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen, bis zur Zielstation, die Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen.													
1316	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zuckerrüben, Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Presslinge, Futterrüben und Saturationsschlamm	Mislitz	Mödritz	In vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1891	Localtarif der St.E.G. und Ausnahmetarif XXVIII der K.F.N.B.	Verschieden	kr. 16·2		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Střelitz						9·1				
				Bilowitz						8·1				
				oder vice versa										
1317	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben, Zuckerrübenabfälle (auch Schlämpe) und Rübenschnitze	Uhersko	Moravan	Frachtzahlung mindest. für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1891	Localtarif	kr. 5·6	kr. 4·1	kr. 1·5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Zamrsk					6·6	5·1	1·5			
				Chotzen					9·0	7·5	1·5			
				Brandeis					10·3	8·8	1·5			
				Wildenschwert loco					13·1	11·6	1·5			
				oder vice versa										
1318	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Opočinek	Přelouč	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C, resp. den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende März 1891	Localtarif	Verschieden	kr. 6·1		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Kladrub						4·6				
				Choltic						5·4				
				Heřmanměstec						7·4				
				Vale						5·0				
				Kalk-Podol						10·6				
				Kostelec-Vižic						9·0				
				oder vice versa										
1319	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Rapotitz	Hödnitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1890	Localtarif	27·1 kr.	22·1 kr.	5·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1320	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinkohle als Frachtgut	Buschtěhrad, Duby, Kladno (alt), Neukladno und Wejhybka, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	I. Eger transit und Franzensbad transit für Regiekohle der königlich bayerischen Staatsbahn II. Asch und Haslau (Bayerische Staatsbahn), dann Stationen der Localbahn Asch-Rossbach III. Den übrigen Stationen der königlich bayerischen Staatsbahnen (mit Ausnahme der östlich von Straubing, Landshut, Trudering, Riem und der südlich von Sauerlach gelegenen), sämmtlichen Stationen der Werrabahn (ausser Eisenach), Hessischen Ludwigsbahn, königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M., Württembergischen Staatsb., Badischen Staatsb., Main-Neckarb., Pfälzischen Eisenb., Eisenb. in Elsass-Lothringen und Luxemb. Wilhelmsbahn	**Mindestverfrachtung von 40000 Tonnen** innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Bestimmungen der in Betracht kommenden Tarife. Steinkohle zu Regiezwecken der königl. bayer. Staatsb. muss an eine Dienststelle letzterer adressirt sein	Vom 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1891	Ausnahmetarif für mineralische Kohle im Localverkehre vom 1. Juni 1887; Tarif für den Kohlenverkehr nach Stationen der Localbahn Asch-Rossbach vom 1. Juni 1888, Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif vom 1. April 1888; Kohlentarif Böhmen-Werrabahn vom 1. Juni 1888; Böhmisch-Bayerisch-Hessisch-Nassauischer Kohlentarif vom 15. August 1888; Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif vom 1. October 1888	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife, bezw. der zu denselben bisher erschienenen Nachträge	Unterschied zwischen den gegenwärtigen Frachtsätzen der vorgenannten Tarife, bezw. der zu letzteren bisher erschienenen Nachträge und dem folgenden Nachlasse	I. und II. 8·8 kr. ö. W. III. 14·8 Markpfennig	Rückvergütung	Original-Aufnahmescheine, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Juli 1891; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch
1321	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannt	Buczacz Jezierzany Monasterzyska Korościatyn Niżniów Oleszów	Kolomea	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Ein- und Ausladen haben die Parteien selbst zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif, bezw. Galizischer Gemeinschafts-Verkehr	kr. 28·5 27·4 25·4 23·2 24·1 20·2	kr. 21·2 20·2 18·2 16·4 14·9 13·9	kr. 7·3 7·2 7·2 6·8 9·2 6·3	Im Kartirungswege		Der im Galizischen Gemeinschafts-Tarif, Heft 2 vom 1. April 1889, enthaltene Ausnahmetarif XIII wird hiedurch gegenstandslos
				Buczacz Jezierzany Monasterzyska Korościatyn Niżniów Oleszów	Czernowitz				38·8 37·7 35·7 33·5 34·4 30·5	30·3 29·3 27·3 25·5 24·0 23·0	8·5 8·4 8·4 8·0 10·4 7·5			
				Buczacz Jezierzany Monasterzyska Korościatyn Niżniów Oleszów	Suczawa				49·4 48·3 46·3 44·1 45·0 41·1	42·0 41·0 39·0 37·2 35·7 34·7	7·4 7·3 7·3 6·9 9·3 6·4			
1322	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kohle	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums vom 31. Mai 1890, Nr. 62, unter Post 1250, und vom 7. Juni 1890, Nr. 65, unter Post 1272 verlautbarte Frachtbegünstigung wird auch für Kohlensendungen im Verkehre von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach den k. k. österr. Staatsbahnen und vice versa unter Einhaltung der in diesen Verordnungs-Blättern vorgeschriebenen Bedingungen Anwendung finden. Ebenso wird dieses Zugeständniss unter den gleichen Bedingungen auch auf Coaksbezüge ausgedehnt. Diejenigen industriellen Unternehmungen, welche von dem Zugeständnisse Gebrauch machen wollen, haben, insoferne die Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Betracht kommt, hievon auch der Direction dieser Bahn schriftliche Anzeige zu erstatten.										

Fortlaufende Nr	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1323	K.k.St.B.		Mehl und Mahlproducte	Getzersdorf	Saaz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	107·7 kr.	96·5 kr.	11·2 kr.	Im Kartirungswege		
1324	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Asphaltsteine, rohe	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen per mare via Triest, bezw. Fiume-Wien)	Floridsdorf-Donaufeld	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Effectuiren des Abladens durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. November 1889	5·6 kr.	2·1 kr.	3·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätest. zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1325	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Kozy	Chybi	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Localtarife	15·8 kr.	13·2 kr.	2·6 kr.	Im Kartirungswege		
1326	Südbahn-Gesellschaft		Rohtabak	Budapest S.B. loco und transit	Cormons transit	**Bei Expedition von mindest. 400 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mind. 8000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen. Die Sendungen müssen mit directe nach Venedig lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	44·97 Francs pro Tonne incl. ung. Steuer	23·0 Francs pro Tonne incl. ung. Steuer	21·97 Francs pro Tonne	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1327	Südbahn-Gesellschaft		Eisenguss-Säulen	Jenbach	Bozen	Sendungen müssen zum Wiederaufbau der Baumwollspinnerei u. Weberei in Bozen bestimmt, an die obgenannte Baumwollspinnerei adressirt sein und dürfen nur für obige Arbeiten verwendet werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Temporärer Anhang zu dem Tarife der Südbahn vom 1. Jänner 1890	60 kr. N. incl. Mgb.	35 kr. N. incl. Mgb.	25 kr. N. incl. Mgb.	Im Kartirungswege		
1328	Südbahn-Gesellschaft		Gewalzte Bauträger	Kufstein, Wörgl	Bozen	Bei Sendungen über 6·3 m Länge, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen von Teplitz-Waldthor proveniren und zum Wiederaufbau der Baumwollspinnerei und Weberei in Bozen bestimmt sein. Auf den betreffenden Frachtbriefen muss die vorgenannte Baumwollspinnerei sowohl als Aufgeber als auch als Empfänger figuriren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Internar Tarif	66 kr. N. incl. Mgb.	43 kr. N. incl. Mgb.	23 kr. N. incl. Mgb.	Im Kartirungswege		

K. k.

General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

für

Hochbau-Arbeiten behufs Vergrösserung der Werkstätten-Anlagen in der Station Neu-Sandez.

Die Ausführung einer neuen Wagenmontur-Werkstätte, die Herstellung von Reconstructions-Arbeiten an der bestehenden Wagenmontur-Werkstätte und der Ausbau der Holzbearbeitungs-Werkstätte in der Station Neu-Sandez im approximativen Kostenbetrage von 111.000 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Krakau und bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section in Neu-Sandez in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Hochbauherstellungen bei Vergrösserung der Werkstätten-Anlagen auf der Station Neu-Sandez“**, längstens **am 5. Juli 1890, 12 Uhr Mittags**, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Krakau zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juni 1890.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in TRIEST.

SPECIAL-TARIF VI.

Ermässigte Lagerzinse

a) **Zucker** in Säcken, in Partien von mindestens 1000 Meter-Centner (bis auf Weiteres 7tägige Lagerzinsfreiheit),
bei einer Liegezeit bis 8 Wochen $1^{1}/_{4}$ kr. per Woche und 100 kg
„ „ „ über 8 „ 1 „ „ „ „

b) **Mehl** in Säcken, in Partien von mindestens 1500 Meter-Centner (ohne Lagerzinsfreiheit),
bei einer Liegezeit bis 8 Wochen $1^{1}/_{4}$ kr. per Woche und 100 kg
„ „ „ über 8 „ 1 „ „ „ „

c) **Getreide** in Partien von mindestens 1000 Meter-Centner (ohne Lagerfreiheit),
bei einer Liegezeit über 8 Wochen $1^{1}/_{4}$ kr. per Woche und 100 kg
„ „ „ „ 12 „ 1 „ „ „ „

Der laut Special-Tarif V ermässigte Lagerzins für Oele fette und Soda in Fässern wurde mit 15. Mai d. J. aufgehoben, und wurde für diese Artikel der Normaltarif wieder eingeführt. Dagegen bleiben die ermässigten Abwage- und Manipulationsgebühren auch für erwähnte Artikel aufrecht.

TRIEST, 26. Juni 1882.

Das Verwaltungs-Comité.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Lagerhaus der Stadt Wien.

Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. — Reservoirs für Spiritus. — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — Station „Wien Lagerhaus“ der k. k. Donau-Uferbahn. — Station „Landungsplatz des Lagerhauses der Stadt Wien“ der k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. — Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.

Auszug aus dem Specialtarif

sammt Nachträgen

für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducte.

Lagerzins per Woche und 100 kg: **in Säcken** $^{6}/_{10}$ **kr.**;
geschüttet . . . . fl. —.$^{8}/_{10}$
Assecuranz für je 100 fl. versicherten Werth und Monat „ —.$4^{1}/_{2}$

NB. Für geschüttetes Getreide, welches während mindestens 5 Monaten ununterbrochen auf Lager bleibt:
Lagerzins per Woche und 100 kg . . . . fl. —.$^{6}/_{10}$
Assecuranz für je 100 fl. versicherten Werth und Monat . . . . „ —.03

Einlagerung in Säcken aufschichten oder schütten incl. Abwage:
aus dem Waggon od. vom Wagen (Sackwaare) pro 100 kg fl. —.02
„ „ Schlepp (rinfusa), mit Ausnahme von Hafer . . . . „ 100 „ „ —.06
aus dem Schlepp (rinfusa), Hafer . . . . „ 100 „ „ —.07

Auslagerung auf den Wagen oder in den Waggon incl. Abwage:
Sackwaare in denselben Säcken . . . . pro 100 kg fl. —.02
„ „ umgefassten Säcken . . . „ 100 „ „ —.04
geschüttete Waare incl. fassen u. binden „ 100 „ „ —.04
Speditionsgebühr . . . . pro Waggon fl. 1.—

Umschlag von Schiffsendungen incl. Abwage:
aus dem Schlepp (rinfusa) in den Waggon, in Säcken verladen . . . . . . pro Waggon fl. 5.—
aus dem Schlepp (rinfusa) in den Waggon, in egalisirten Säcken verladen . . „ „ „ 6.—
Speditionsgebühr . . . . „ „ „ 1.—

Umschlag von Bahnsendungen (incl. Speditionsgebühr):
Reexpedition im Originalwaggon ohne Abwage . . . . pro Waggon fl. 1.65
Reexpedition mit Umladen incl. Abwage „ „ „ 3.35
Reexpedition mit Umladen u. Umfassen in andere Säcke incl. Abwage . . „ „ „ 5.—
Reexpedition mit Umladen u. Umfassen in egalisirte Säcke incl. Abwage . „ „ „ 6.—

Sackbänder, wo solche in Verwendung kommen . . . . „ „ „ —.30
Schaufeln . . . . pro 100 kg „ —.$^{3}/_{4}$
Putzen mitt der Windreuter pro 100 kg leichte Frucht 8 kr., schwere Frucht . . . . „ —.05
Putzen mit dem Trieur pro 100 kg leichte Frucht 15 kr., schwere Frucht . . . . „ —.10

NB. Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, deren Verzollung, Versteuerung oder Transitobehandlung, Uebergabe an dritte und eventuelle Werth-Incassi dabei, Bemusterung und Versendung der Muster etc. werden billig und sachgemäss besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.

Auf die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen Lagerscheine (Warrants) ertheilen erste hiesige Bankinstitute Vorschüsse zu billigen und coulanten Bedingungen.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien, Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 72. **Wien, 24. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Gesammtministeriums vom 20. Juni 1890 *), womit die Behandlung der Provenienzen aus jenen Ländern, auf welche sich der Handels- und Schiffahrtsvertrag mit der Türkei vom 22. Mai 1862 (R.-G.-Bl. Nr. 42) bezieht, provisorisch geregelt wird.

Auf Grund des Gesetzes vom 12. Juni 1890 (R.-G.-Bl. Nr. 113) wird im Einvernehmen mit den betheiligten kgl. ungarischen Ministerien verordnet, wie folgt:

Da die Angehörigen, der Handel und die Schiffahrt Oesterreich-Ungarns in jenen Ländern, in denen der Handels- und Schiffahrtsvertrag mit der Türkei vom 22. Mai 1862 dermalen in Kraft steht, auch nach dem am 5. Juli 1890 erfolgenden Ablaufe dieses Vertrages auf dem Fusse der Meistbegünstigung werden behandelt werden, so tritt in der Behandlung des Verkehres aus jenen Ländern in Oesterreich-Ungarn eine Aenderung nicht ein, und ist dieser Verkehr bis auf Weiteres in jeder Hinsicht wie bisher zu behandeln.

Taaffe m. p. **Falkenhayn** m. p. **Pražák** m. p. **Welsersheimb** m. p. **Dunajewski** m. p. **Gautsch** m. p. **Bacquehem** m. p. **Schönborn** m. p. **Zaleski** m. p.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Juni 1890, womit für Juli 1890 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juli 1890 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 17 Percent in Silber zu entrichten ist.

Dunajewski m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Teplitz-Waldthor der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Bahn über Teplitz, Auperschin und Schallan nach Lobositz zum Anschlusse an die gleichnamige Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und an den Elbefluss.

Das k. k. Handelsministerium hat dem beh. aut. Civilingenieur Johann Kaftan in Prag-Smichov, im Vereine mit dem Ingenieur Edmund Fischer in Teplitz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Teplitz-Waldthor der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Bahn über Teplitz, Auperschin und Schallan nach Lobositz, zum Anschlusse an die gleichnamige Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und an den Elbefluss, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. Juni 1890. Z. 15.406.

*) Enthalten in dem am 20. Juni 1890 ausgegebenen XXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 114.

Europäische Donau-Commission.

Rechenschaftsbericht über die Finanzgebahrung im Jahre 1889.

(Verfasst und verlautbart in Gemässheit des Schlussabsatzes des Art. 16 der Schiffahrts-Acte für die Donau-Mündungen vom 2. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 109 ex 1866.)

I. Theil.

Einnahmen und Ausgaben.

Einnahmen.

	Frcs.	Cts.
1. An den Donau-Mündungen 1889 eingehobene Schiffahrtsgebühren, und zwar:		
Gebühren von Segel- und Dampfschiffen	1,343.674	86
„ „ Flössen	96	—
Polizeistrafgebühren	4.781	24
zusammen	1,348.552	10
2. Flusslootsentaxen	8.897	50
3. Verschiedene Einnahmen, als: Spitaltaxen, Aichgebühren, Materialverkauf, für Amtshandlungen, Karten, im Schleppdienst u. s. w.	13.514	79
4. Wechsler- und Münzgewinn	183	79
5. Zinsen der Depôts in Galatz, London, Rom und Wien	12.329	63
6. Zinsen der Effecten der Commission	73.449	92
7. Gewinn beim Verkaufe italienischer Rente	5.680	95
zusammen	1,462.608	68
8. Vortrag aus dem Jahre 1888		
a) Ueberschüsse des Jahres 1888 und der Vorjahre	1,430.477	78
b) Werth der vorhandenen Vorräthe und Activsaldi in laufender Rechnung	204.874	83
Summe der Vorträge ex 1888	1,635.352	61
Gesammtsumme der Einnahmen	3,097.961	29

Ausgaben.

Titel I.

Verwaltung.

Capitel 1. Innere Verwaltung.

	Frcs.	Cts.
Centraldienst in Galatz einschliesslich der allgemeinen Kosten der Sectionen in Galatz, Tultscha und Sulina	120.213	17

Capitel 2. Schiffahrtspolizei und Anstalten.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Schiffahrts-Inspection	76.294	96		
Flusslootsendienst	222.796	25	299.091	21
Hafencapitanat	82.833	12		
Lootsendienst an den Mündungen	114.283	03	197.116	15
Schiffahrtscasse			32.143	73
Marinespital			44.219	67
Summe der Ausgaben unter Titel I			692.783	93

Titel II.

Technischer Dienst und ordentliche Arbeiten

	Frcs.	Cts.
Capitel 1. Bauleitung	86.433	19
„ 2. Aufnahmen	11.190	63
„ 3. Ordentliche Erhaltung der Schiffbarkeit	269.818	88
„ 4. Verschiedene Arbeiten	52.271	32
Summe der Ausgaben unter Titel II	419.714	02

Titel III.

Verschiedene Auslagen und Nebenauslagen	90.730	73

Titel IV.

Besondere Auslagen für den Dienst des Jahres 1889.

	Frcs.	Cts.
Anfertigung und Drucklegung eines Atlas	31.799	12
„ „ „ einer Denkschrift	6.613	80
Erneuerung und Vervollständigung der chirurgischen und pharmaceutischen Instrumente	250	—
Erneuerung von Spitalsbetten	2.679	—
Anschaffung einer Dampf-Desinfectionskammer	—	—
Theilweise Erneuerung der Uferverkleidung im Hafen von Sulina	49.418	37
Durchstich von Massurale und andere Arbeiten nächst desselben	295.126	53
Vervollständigung der Einrichtung der Bureaux in Galatz und des Administrationsgebäudes in Sulina	2.334	05
Für den Ankauf eines neuen Inspectionsschiffes	25.000	—
Für den Ankauf einer Dampfbarkasse für das Hafencapitanat	3.000	—
Vollendung der Arbeiten beim Durchstiche des Massurale: Rest aus dem Vorjahre	14.873	40
Verkleidung abwärts dieses Durchstiches: Rest aus dem Vorjahre	10.349	50
Neue für den Dienst des Jahres 1889 vom berathenden Ingenieur vorgeschlagene Arbeiten	153.887	65
Besondere Subvention für den Pensionsfond	47.657	42
Auslagen zufolge der Anwendung des neuen Normalschemas der Gehalte (für sechs Monate)	9.074	90
Verbesserung der sanitären Bedingungen südlich des Marinespitals	6.018	76
Summe der Ausgaben unter Titel IV	658.482	50

Wiederholung der Ausgaben.

	Frcs.	Cts.
Titel I. Verwaltung	692.783	93
„ II. Technischer Dienst und ordentliche Arbeiten	419.714	02
„ III. Verschiedene Auslagen und Nebenauslagen	90.730	73
„ IV. Besondere Auslagen für den Dienst des Jahres 1889	658.482	50
In laufender Rechnung für Materialankauf verausgabte Beträge u. s. w.	236.218	20
Gesammtsumme der Ausgaben	2,097.929	38

Bilanz.

	Frcs.	Cts.
Gesammtsumme der Einnahmen	3,097.961	29
„ „ Ausgaben	2,097.929	38
Ueberschuss	1,000.031	91

und zwar:

a) ordentliches Budget:

Einnahmen	1,462.608	68
Ausgaben, Titel I—III	1,203.228	68
daher Ueberschuss des ordentlichen Budgets	259.380	—

b) ausserordentliches Budget:

Einnahmen: Ueberschüsse des Jahres 1888 und der Vorjahre			1,635.352	61
Ausgaben: Titel IV	658.482	50		
für Materialankauf in laufender Rechnung	236.218	20	894.700	70
daher Ueberschuss des ausserordentlichen Budgets			740.651	91
Gesammtsumme der Ueberschüsse			1,000.031	91

Darstellung der Anlage des Ueberschusses.

	Frcs.	Cts.
a) vorübergehend angelegt:		
in österr. 4perc. Werthpapieren	148.642	08
„ italien. 5 „ „	206.014	07
„ preuss. 4 „ „	96.403	24
„ russ. 4 „ „	21.890	16
zusammen	472.949	55
b) provisorische Depots in London, Paris, Rom und Wien	365.881	75
c) Cassastand in Galatz	85.590	01
d) „ „ Sulina	75.610	60
Gesammtbetrag	1,000.031	91

II. Theil.

Auskünfte und Erläuterungen über den Activstand der Commission.

Die Activen einschliesslich des Reservefondes bestanden am 31. December 1889 aus:

	Frcs.	Cts.
1. den Effecten der gewöhnlichen Cassa, den Cassabeständen zu Galatz und Sulina und den vorübergehenden Depôts zu London, Paris, Rom und Wien per	1,000.031	91
2. den Papieren des Reservefonds per	1,000.000	—
zusammen aus	2,000.031	91

Seit 30. Juni 1887 hat die Commission keine Passiven mehr.

III. Theil.

Stand der besonderen Fonde.

a) Reservefond.

	Frcs.	Cts.
Dieser Fond, dessen Höhe zufolge des in § 3 des Protokolles Nr. 349 aufgenommenen Beschlusses mit der festen Ziffer von	1,000.000	—

bestimmt wurde, war am 31. December 1889 nachstehend angelegt:

	Frcs.	Cts.
österr. 4perc. Goldrente	102.434	63
987 französische Eisenbahn-Obligationen	325.060	09
italienische 5perc. Rente	101.827	75
preussische 4perc. Consols	302.705	60
rumänische 6pc. Obligationen	41.380	—
russische 4perc. Titres	126.591	93
zusammen	1,000.000	—

b) Pensionsfond der Angestellten.

	Frcs.	Cts.
Dieser Fond besass am 31. December 1888 den Betrag von	350.107	54
und erhielt 1889 nachstehende Zuflüsse:		
3 pCt. Abzug von den Besoldungen der Angestellten	16.615	29
Zinsen der eigenen Werthpapiere	21.034	67
Subvention zur Erhaltung des Gleichgewichtes	79.763	02
zusammen	467.520	52
Ausgaben:		
als Entschädigung an den früheren Director der Schiffahrtskasse Jackson	40.375	18
daher Stand am 31. December 1889	427.145	34

die nachstehend angelegt sind:

	Frcs.	Cts.
in 4perc. österr. Goldrente	30.000	—
„ 5 „ italien. Rente	109.361	—
„ 5 „ rumänischer Rente	211.591	16
„ 6 „ rumän. Obligation	55.870	—
„ 4 „ russischen Titres	20.304	90
Guthaben in der Centralcasse	18	28
zusammen	427.145	34

c) Pensionsfond der Flusslootsen.

	Frcs.	Cts.
Stand am 31. December 1888	20.511	38
Zuflüsse während des Jahres:		
3perc. Gehaltsabzüge der Lootsen	6.144	01
Zinsen der eigenen Werthpapiere	1.511	89
zusammen	28.167	28

Ausgaben:

	Frcs.
den Erben des verstorbenen Lootsen Jacob Mustafa	200
den Erben des verstorbenen Lootsen A. Haritopulo	200
der Witwe des verstorbenen Lootsen G. Simpuros	500

sonach Stand am 31. December 1889	27.267	28

welche wie folgt angelegt sind:

	Frcs.	Cts.
in 5perc. italienischer Rente	6.755	90
„ 5 „ rumänischer „	2.904	43
„ 4 „ russischen Titres	17.606	95
zusammen	27.267	28

d) Pensionsfond der Barrelootsen.

	Frcs.	Cts.
Stand am 31. December 1888	43.743	45
Zuflüsse während des Jahres:		
3perc. Gehaltsabzüge mehrerer Lootsen	726	46
Zinsen der eigenen Werthpapiere	2.677	47
daher Stand am 31. December 1889	47.147	38

welche folgendermassen angelegt sind:

	Frcs.	Cts.
in 5perc. italienischer Rente	3.403	93
„ 5 „ rumänischer „	42.484	41
„ 4 „ russischen Titres	1.259	04
zusammen	47.147	38

Darstellung der Vertheilung der Werthpapiere zwischen den einzelnen besonderen Fonds und der Centralcasse.

Bezeichnung der Werthpapiere	I Reservefond	II Pensionsfond der Angestellten	III Pensionsfond der Flusslootsen	IV Pensionsfond der Barrelootsen	Zusammen I—IV	V Centralcasse vorübergehend erworbene Werthpapiere	Zusammen I—V
	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
Oesterreichische 4percent. Goldrente	102.434 63	30.000 —	— —	— —	132.434 63	148.642 08	281.076 71
987 französische Eisenbahn-Obligationen	325.060 09	— —	— —	— —	325.060 09	— —	325.060 09
5percentige italienische Rente	101.827 75	109.361 —	6.755 90	3.403 93	221.348 58	206.014 07	427.362 65
4percentige preussische Consols	302.705 60	— —	— —	— —	302.705 60	96.403 24	399.108 84
5percentige rumänische Rente	— —	211.591 16	2.904 43	42.484 41	256.980 —	— —	256.980 —
6percentige rumänische Obligationen	41.380 —	55.870 —	— —	— —	97.250 —	— —	97.250 —
russische Titres	126.591 93	20.304 90	17.606 95	1.259 04	165.762 82	21.890 16	187.652 98
Summe	1,000.000 —	427.127 06	27.267 28	47.147 38	1,501.541 72	472.949 55	1,974.491 27
Guthaben in der Centralcasse	— —	18 28	— —	— —	18 28	— —	18 28
		427.145 34			1,501.560 —		1,974.509 55

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für das heizbare Schilderhaus im Bereiche der Werkstätte Linz der Linie Wien—Salzburg;
2. für die Verlängerung des dritten Geleises und die Herstellung eines Stutzgeleises in der Station Triestinghof;
3. für die Haltestelle „Treglwang" in km 164·9 der Strecke St. Valentin—Pontafel, zwischen den Stationen Trieben und Wald;
4. für die Herstellung einer normalen Signalhütte in der Station Assling der Linie Laibach—Tarvis;
5. für die Herstellung einer Kohlenladebühne und für die Umgestaltung der Geleiseanlage am Frachtenbahnhofe Pilsen;
6. für die Herstellung eines Holzverladegeleises in der Station Chlumec-Pilař der Linie Gmünd—Prag;
7. für eine Signalhütte am Vorbahnhofe Tarnów der Linie Tarnów—Leluchow;
8. für je einen Schuppen zur Unterbringung einer Feuerspritze in den Stationen Borynicze, Zablotów und Czerepkoutz der Linie Lemberg—Suczawa, und in der Station Kamionka-Lipnik der Linie Lemberg—Bełzec.

— (Principielle Genehmigung.) Dieselbe wurde ausgesprochen:

a) für die Errichtung eines Bahnerhaltungsmagazins mit angebauter Bauaufseherkanzlei am Westbahnhofe Wien und
b) für die Ueberstellung der heizbaren Signalhütte von km 0·1/2 nach km 32·4/5 der Linie Wien—Salzburg.

— (Bau- und Benützungsconsens.) Derselbe wurde ertheilt für die Verlängerung des Güterschuppens in der Station Krosno der Linie Strože—Zagórz.

Localbahn Ischl-Salzburg. (Theilstrecke von der oberösterreichischen Landesgrenze bis Salzburg: Trassenrevision und politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die Trassenrevision und politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Concessionäre für die schmalspurige Localbahn Ischl-Salzburg, und zwar der Theilstrecke von der oberösterreichischen Landesgrenze bis Salzburg, für den 25. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Ludwig Sauter betraut. [G.-I.-Z. 9479.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung eines Anbaues an den Materialschuppen in der Station Jedlesee.) In der Station Jedlesee der Oesterr. Nordwestbahn wird an den bereits bestehenden Materialschuppen ein Anbau errichtet. [23. Mai, Z. 22.003.]

— (Linie Wien—Tetschen: Erweiterung der Eilgutexpeditsräumlichkeiten am Wiener Bahnhofe.) Auf dem Wiener Bahnhofe der Oesterr. Nordwestbahn gelangt eine Erweiterung der Eilgutexpeditsräumlichkeiten zur Ausführung. [6. Juni, Z. 23.761.]

— (Linie Deutschbrod—Pardubitz: Brücke über den Chrudimkafluss.) Im Zuge der Schleppbahn von der Station Slatinan zur dortigen fürstlich Auersperg'schen Zuckerfabrik wird eine hölzerne Brücke über den Chrudimkafluss ausgeführt, welche jedoch nur als ein Provisorium zu gelten hat. [6. Juni, Z. 23.776.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Herstellung von Vorrathsschuppen in mehreren Stationen im Zuge dieser Bahn.) In den Stationen Všetat-Přivor, Kuttenthal, Svijan-Podol und Kralup, dann in den Stationen Liblic-Byšic, Vrutic, Turnau und Hainspach-Wölmsdorf der Böhmischen Nordbahn gelangen Vorrathsschuppen nach dem mit dem Erlasse vom 12. October 1889, Z. 41.205, genehmigten Normale zur Herstellung. [2. Juni, Z. 23.044.]

Böhmische Westbahn. (Errichtung einer ambulanten Schwellen-Imprägnirungsanstalt am Bahnhofe Prag-Smichov.) Die Böhmische Westbahn hat den Bauconsens zur Errichtung einer ambulanten Schwellen-Imprägnirungsanstalt für Zwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen am Bahnhofe Prag-Smichov erhalten. [28. Mai, Z. 22.548.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens und das Vollendungs-Certificat ausgefolgt:

1. für das verlängerte Geleise in der Haltestelle und Ausweiche Ederbauer der Linie Wien—Salzburg;
2. für das bei Wächterhaus Nr. 1 der Linie Glandorf—Klagenfurt errichtete Nebengebäude.

Gaisbergbahn - Gesellschaft. (Locomotivprüfung.) Am 28. Mai hat die technisch-polizeiliche Prüfung einer seinerzeit in der Maschinenfabrik Esslingen erbauten, nunmehr für den

Dienst auf der Zahnradbahn Parsch-Gaisbergspitze von der Gaisbergbahn-Gesellschaft reconstruirten Bergmaschine stattgefunden. Der Kessel dieser Maschine, welche die Bahninventarsnummer 1 und die Fabriksnummer 2205 trägt, ruht mittelst aussenliegendem Rahmen auf einer vor, und einer unter der Feuerbüchse angebrachten Tragachse mit je zwei aufgekeilten Laufrädern. Die bewegende Kraft theilt sich von den Cylindern mittelst der Triebstange der Motorachse mit, von welcher die weitere Uebertragung auf zwei Zahnrad-Stahlkolben, von diesen auf zwei zu beiden Seiten des Hauptzahnrades angebrachte Stahlkränze und endlich auf das Hauptzahnrad selbst vor sich geht. Zur Dampfsteuerung ist die Triek-Allan'sche Steuerung mit variabler Expansion zur Anwendung gebracht; das nöthige Speisewasser befindet sich zu beiden Seiten des Langkessels, die Kohlen links vom Führerstande. Das Maschinengewicht wird mittelst vier Federn auf die beiden Laufachsen übertragen, die übrigen Achsen sind unbelastet. Die vordere Achse trägt ein loses Zahnrad, an welches zu beiden Seiten Bremsscheiben mit zugehörigen vier eisernen Bremsbacken befestigt sind, welche durch die Schraube und Hebelübersetzung vom Führerstande in Thätigkeit gesetzt werden. Eine zweite, ebenfalls vom Führerstande zu handhabende Bremse wirkt mittelst Bremsband und Holzbacken auf die Bremscheiben, welche zu beiden Seiten der rückwärtigen Transmissionsachse aufgekeilt sind. Als dritte und Hauptbremse dient eine Luftbremse, mit welcher bei der Thalfahrt zugleich die Geschwindigkeit regulirt wird. Die Maschine besitzt ein Blasrohr, ein Sieb im Rauchkasten, zwei Injectoren, zu beiden Seiten des cylindrischen Dampfkessels je ein Wasserstandsglas, ein Manometer, einen Dampfschmierhahn und zwei Ramsbotton'sche Sicherheitsventile. Die Entfernung der beiden äusseren Laufachsen (Gesammtradstand der Maschine) beträgt 2·700 m, der Durchmesser der Laufräder 0·706 m, der Zahnstangenräder 0·746 m, der Triebstangenräder 0·353 m, die Spurweite 1 m. Die commissionelle Probefahrt hat auf der Strecke Parsch bis km 3·7 und zurück stattgefunden und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 10·5 km und bei der Bergfahrt eine Maximalgeschwindigkeit von 12 km per Stunde erreicht. Die mit den Bremsen angestellten Versuche haben auf den grössten Steigungen ein in jeder Richtung befriedigendes Resultat geliefert. Bei vollkommen anstandslosem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die Eingangs erwähnte Zahnradlocomotive für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf der besagten Strecke der Gaisbergbahn-Gesellschaft zu verwenden. [H.-M.-Z. 25.072.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Zügen auf der Strecke Brassó-Predeal.) Seit 11. Juni verkehren zwischen Brassó und Predeal anstatt der Lastzüge Nr. 394 und 395 die Lastzüge Nr. 396 und 351 mit Personenbeförderung. Die Abfahrt des Zuges Nr. 396 von Brassó ist um 12 U. 23 M. Mittags, die Ankunft in Predeal um 2 U. 22 M. Nachmittags; die Abfahrt des Zuges Nr. 351 von Predeal erfolgt um 2 U. 35 M. Nachmittags, die Ankunft in Brassó um 4 U. 20 M. Nachmittags.

— (Einführung von Zügen auf der Linie Nagyvárad-Belényes-Vaskoh.) Mit 15. Juni wurden auf der Linie Nagyvárad-Belényes-Vaskoh ausser den gegenwärtig verkehrenden gemischten Zügen noch die Lastzüge Nr. 3945 und 3946 mit Personenbeförderung in Verkehr gesetzt. Die Abfahrt des Zuges Nr. 3945 von Vaskoh erfolgt um 1 U. 53 M. Nachmittags; die Ankunft in Nagyvárad um 9 U. 6 M. Hier findet er Anschluss an Zug Nr. 307 nach Budapest. Die Abfahrt des Zuges Nr. 3946 von Nagyvárad mit directem Anschluss von Kolozsvár erfolgt um 1 U. 30 M. Nachmittags, die Ankunft in Vaskoh um 8 U. 47 M. Abends.

Békéser Localbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 10. Mai fand in Békes-Gyula die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Bau begriffenen Békéser Localbahnen, d. s. die Linien Dévaványa-Kót, Szeghalom—Füzes-Gyarmat und Mezöhegyes-Szarvas (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9), unter Vorsitz des bauführenden Ingenieurs der Concessionäre, Firma Soenderop & Comp. in Berlin, statt. Die Generalversammlung wählte einstimmig den Obergespan Ludwig Terényi zum Präsidenten und acceptirte die Statuten, sowie den mit Soenderop zu schliessenden Bauvertrag. Der Obergespan drückte im Namen der Generalversammlung Soenderop Dank für die eifrige Thätigkeit aus, welche er im Interesse des Zustandekommens der für die Sárréter Gegend so wichtigen Eisenbahn entfaltete. In die Direction wurden gewählt: Ludwig Terényi, Graf Géza Batthyány, Dr. Ignaz Fekete, Gustav Gerhardt, Sigmund Hartenstein, Carl Kohner, Emanuel Kónyi, Leo Lánczy, Moriz Mezei, Raphael Neumann, Michael Pollacsek, Georg Soenderop, Franz Weniger. In den Aufsichtsrath wurden gewählt: Alexander Fabry, Béla Kán, Béla Basch, Leopold Szende, Carl Pollacsek. Die Generalversammlung richtete sodann eine telegraphische Dankadresse an Minister Baross und votirte dem Obergespan Terényi Dank.

Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 11. Juni fand unter Vorsitz des Directions-Vicepräsidenten Ladislaus von Karátsonyi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek statt, bei welchem Anlasse die kgl. ungar. Regierung durch den Sectionsrath des kgl. ungar Handelsministeriums Ladislaus Vörös vertreten war. Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung, gelangte der Rechenschaftsbericht für das Betriebsjahr 1889 zur Verlesung, welchem zufolge die Bilanz pro 1889 mit einem Reingewinn von fl. 69.518·96 (eingerechnet den Gewinnsaldo pro 1888 mit fl. 2417·85) schliesst. Laut Antrag der Direction gelangen hievon fl. 2700 zur Einlösung von 27 Stück Prioritätsactien, fl. 65.034 zur Bezahlung einer sechspercentigen Dividende nach den Prioritätsactien zur Verwendung, während fl. 1784·96 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der Ausfall im Reingewinne (derselbe betrug im Jahre 1888 fl. 110.622) ist darauf zurückzuführen, dass im Vorjahre massenhaftes Baumaterial für die Torontáler Vicinalbahnen befördert wurde, welche Beförderungen im Betriebsjahre 1889 naturgemäss ausfallen mussten. Im Uebrigen war der Verkehr ein zufriedenstellender, die Entwicklung desselben ein gesunder; die Ausgabenquote betrug 53·81 pCt. gegen 55·88 pCt. im Vorjahre. Es wird noch constatirt, dass aus dem 1889er Erträgnisse Refactien von fl. 13.073·85, die das Jahr 1888 belasteten, bezahlt wurden, ebenso die 1889er Refactien (im Wege von Reservirungen) und für ausserordentliche Investitionen fl. 10.000. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und die Functionäre der Gesellschaft, wurde die Auszahlung der Dividende vom 15. Juni an beschlossen, schliesslich wurde, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, eine unwesentliche Statuten-Modification vorgenommen. Bei den darauf folgenden Wahlen wurden die bisherigen Aufsichtsräthe: Elemér Horváth, Michael Brückler und Jacob Haas jun., wiedergewählt.

Ausland.

Preussen. (Uebergang der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn an den Preussischen Staat.) Am 1. Juli wird die der Stadt Schmalkalden gehörige Zweigbahn Wernshausen-Schmalkalden, welche bisher von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft betrieben wurde, in das Eigenthum des Preussischen Staates, bezw. in den Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt übergehen. Diese 7 km lange Bahnstrecke wird vom bezeichneten Tage ab bezüglich der Verwaltung und Betriebsleitung dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt und der Bauinspection zu Arnstadt zugetheilt.

Italien. (Gesetzentwürfe.) In der am 19. Mai stattgehabten Sitzung der Deputirtenkammer hat der Minister des Staatsschatzes Giolitti einen die Abänderung der mit dem Gesetze vom 27. April 1885 genehmigten Eisenbahn-Obligationen betreffenden Gesetzentwurf der Kammer vorgelegt und die Dringlichkeit beantragt, welcher Antrag auch angenommen wurde. Dieser Gesetzentwurf enthält folgende Bestimmungen: „Die königliche Regierung wird ermächtigt, die Vertheilung der in den dem Gesetze vom 20. Juli 1885, Nr. 5550, angeschlossenen Tabellen A und B eingetragenen Ausgaben derart vorzunehmen, dass die Gesammtausgaben für die Betriebsjahre 1890/91 und 1891/92 65 Millionen, für die darauf folgenden Betriebsjahre aber 60 Millionen nicht übersteigen. Die Aenderungen der Tabellen werden die mit dem citirten Gesetze für jede Linie gewährten Credite nicht alteriren, noch wird eine Vertheilung der Ausgaben über das Betriebsjahr 1897/98 hinaus stattfinden können."

— (Project für die Strecke Bojano-Cantalupo del Sanio der Linie Isernia-Campobasso.) Diese Strecke misst 9200 m und werden die Kosten derselben auf 2.024.000 L veranschlagt; es entfallen mithin durchschnittlich 220.000 L. auf

das Kilometer. In dem Projecte sind sechs Brücken, u. zw. über die Flüsse Callora, Callora Vecchia, Peliccione, Fosso Canale, Vallone Cese und Bottone vorgesehen, ferner eine Station, Cantalupo, und eine Haltestelle, S. Massimo. Die Fertigstellung der Strecke soll 18 Monate erfordern.

— (Einführung von Schlafwagen auf der Linie Brindisi-Neapel.) Die Mittelmeerbahn hat im Einvernehmen mit der Società delle Strade ferrate Meridionali beschlossen, bei den zwischen Brindisi und Neapel verkehrenden Zügen über Verlangen auch nur eines Passagiers einen Schlafwagen gegen Lösung von Fahrkarten I. Classe und Bezahlung der Schlafwagengebühr verkehren zu lassen.

— (Dampftramway-Strecken Messina-Barcellona und San Donnino-Salsomaggiore.) Die Dampftramways Messina-Barcellona und San Donnino-Salsomaggiore sind am 19., beziehungsweise am 17. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

— (Project für eine Eisenbahn Alessandria-Ovada.) Nach einem von der Società Veneta aufgestellten Projecte würde diese Eisenbahn, welche die Gemeinden Castellazzo, Castelopina, Sezze, Preclosa und Rocca Grimalda berühren soll, 34.500 m messen und 3,602.959 L. kosten. Die Ausführung dieser Linie wurde auch der Mittelmeerbahn angetragen, welche jedoch die Kosten auf 4,300.000 L. veranschlagt. Nichtsdestoweniger befürwortet das Consortium für die Eisenbahn Alessandria-Ovada bei der Regierung die Ausführung dieser Linie durch die Mittelmeerbahn. Die bezüglichen Verhandlungen sind noch im Zuge.

Rumänien. (Reduction der Personentarife.) Die häufigen und berechtigten Klagen des Publicums über die Höhe der Personentarife auf den rumänischen Eisenbahnen und die indircte Wirkung des ungarischen Zonentarifes gaben auch in Rumänien den Impuls zu einer Reduction der Fahrpreise, welche mit 1. März activirt worden ist. Ferner ist, um das Reisen der Feldarbeiter zu erleichtern, die Einführung von Waggons IV. Classe beabsichtigt.

Nordamerika. (Kopfform der Schienen.) Im Vereine amerikanischer Civilingenieure ist vor Kurzem die Frage der Schienenkopf-Form und der Radreifen-Neigung zur Discussion gelangt. Hiebei haben sich die meisten Bahnverwaltungen für eine flache Kopfform und sanft konische Radreifen ausgesprochen. Der Radreifen soll in 1 : 38 geneigt, der Schienenkopf mit einem Abrundungsradius von 305 mm bei verticalen Seitenflächen versehen werden.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Teresa" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2011 Tonnen Gehalt ist am 15. Mai mit 17 Passagieren und 938 Gewichtstonnen Ladung, fast ausschliesslich nationaler Provenienz, dann 17.546 Stück verschiedene Hölzer von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte insbesondere: nach Hongkong 2071 Colli Zündhölzchen und 190 Colli Stahl; nach Calcutta 161 t, darunter 1330 Colli Zucker, 164 Colli Papier, 94 Colli Metallwaaren; nach Bombay 138 t, darunter 473 Colli Papier, 158 Colli Metallwaaren, 68 Colli Tabak und Cigarren, 42 Colli Bier, 55 Colli Glaswaaren; nach Port Said 76 t, darunter 422 Colli Bier, 65 Colli Esswaaren, 75 Colli Steine und 5700 Stück Hölzer. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 431.329 fl.

Griechenland. (Gründung einer neuen griechischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit Staatssubvention.) Der griechischen Kammer liegt ein Gesetzentwurf behufs Gründung einer neuen vom Staate zu subventionirenden griechischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Hebung der nationalen Schiffahrt und Besorgung des Verkehrs der griechischen Häfen untereinander, sowie mit fremden Häfen und Meeren, vor. Das Actiencapital dieser ausschliesslich für die obigen Zwecke bestimmten Gesellschaft wird nach Artikel 2 dieses Gesetzentwurfes mit einer Minimalsumme von 20 Millionen Drachmen fixirt, in zwei Actienserien zu gleichen Theilen. Der eine Theil ist bei Errichtung der Gesellschaft zu deponiren; andere 15 Millionen Drachmen, zum Mindesten, sind bei Errichtung der Gesellschaft durch Obligationen aufzubringen. Die zweite Hälfte des Actiencapitals muss deponirt werden, sobald der jährliche Antheil mit allem Zuwachse, beispielsweise einem ausserordentlichen Reservefond, bis zu einer Summe steigt, welche 7 pCt. des deponirten Actiencapitals gleichkommt. Diese Summe ergibt sich aus dem Ueberschusse der jährlichen Einnahmen nach Abzug der Betriebskosten, der für die Verzinsung der Obligationen nöthigen Summen und der gesetzlich zurückzubehaltenden Summen, nach Abzug von 5 pCt. dieses Ueberschusses als ordentlicher Reservefond, von 5 pCt. des Ankaufswerthes der Dampfer, 8 pCt. des Ankaufswerthes des übrigen schwimmenden Materials, 14 pCt. des Ankaufspreises der Ausrüstungsgegenstände zum Zwecke der Erneuerung des Materials, 1 pCt. des Ankaufspreises der Dampfer und des schwimmenden Materials als Selbstversicherungscapital und 1 pCt. des Actiencapitals zur Bildung einer Pensionscassa für das dienende Personal. Nach Artikel 3 verpflichtet sich die Regierung, der Gesellschaft durch 50 Jahre, von dem Momente, als sie die der griechischen Schiffahrts-Gesellschaft in Sira zugesprochene Subvention zu zahlen aufhört, eine jährliche Subvention von 650.000 Drachmen zu zahlen, welche nach der vollen Deponirung des ganzen Actiencapitals auf 850.000 Drachmen zu erhöhen ist. Die Verpflichtungen der Gesellschaft gegen die Regierung werden nach Artikel 4 durch kgl. Verordnungen geregelt werden; dieselben können nicht geringer sein, als die der bereits bestehenden Gesellschaft von Sira, und sind neue Linien zu errichten von Triest und Constantinopel nach griechischen Häfen mit Anlaufen der macedonischen, bezw. albanesischen und thrakischen Küste, sowie eine Linie zwischen Griechenland und einem italienischen Hafen im Adriatischen Meere. Der Sitz der Gesellschaft wird durch die Statuten bestimmt werden, während die Direction ihren Sitz in Sira haben wird. Nach Artikel 6 sind die Convention, der Gesellschaftsvertrag und die Actien von jeglicher Taxe befreit. Die im Artikel 4 in Aussicht genommenen Linien Triest—Griechenland und Constantinopel—Griechenland scheinen insbesondere bestimmt zu sein, dem Oesterr.-ungar. Lloyd Concurrenz zu machen.

Oesterr.-ungar. Lloyd. (Dampfer-Abfahrten von Triest.)

Adriatischer Dienst.

24. Juni,	um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste", Capitän A. Malusa, nach Venedig.
25. „	um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Carlotta", Capitän C. Androvich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Macarsca, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ferner nach S. Pietro, Postire, Pucischie, S. Martino, Bol und Gelsa, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
26. „	um 11 Uhr Vorm., Dampfer „Danubio", Capitän V. Cattaninich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Zara, Sebenico, Spalato, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.
26 „	um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Milano", Capitän G. Verona, nach Venedig.
27. „	um 11 Uhr Vormittags Dampfer „Fiume", Capitän G. Vitaglich, nach Albanien bis Corfu, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Melada, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lissa, Comisa, Vallegrande, Lagosta, Terstenik, Meleda, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta. Ferner nach S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Spalato.
28. „	um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Yole", Capitän P. Covacich, nach Fiume, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz und Maliuska.
28. „	um 11 Uhr Nachts, Dampfer „Trieste", Capitän A. Malusa, nach Venedig.

Levante-Dienst.

24. Juni,	um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Medea", Capitän C. Bellen, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, S. Maura, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Sira, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Varna und Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz und Braila.
26. „	um 6 Uhr Nachmittags, Dampfer „Vesta", Capitän A. Sirovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea (Suda), Rettimo, Candia, Vathy, Cesmè und Khios; Verbindung in Corfu nach S. Maura, Prevesa, Salaghora und Parga.
27. „	zu Mittag, Dampfer „Euterpe", Capitän A. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Verbindung nach Port Said, Jaffa, Caifa, Berutti, Larnaca, Limassol und Rodi.
28. „	um 11 Uhr Vormittags, Dampfer „Urano", Capitän P. Terenzio, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna; Anschluss in Constantinopel nach Odessa, Varna, Costanza (Kustendje), Sulinà, Galatz, Braila, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum; ferner nach Burgas mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Juli	um 4 Uhr Nachmittags, Dampfer „Poseidon", Capitän L. Lemessich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Ferner nach Hongkong mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und mit Berührung von Colombo, Penang und Singapore, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Bombay und Colombo.

Brasilianischer Dienst.

1. Juli	Nachmittags, Dampfer „Castore", Capitän A. Lussich, nach Santos, mit Berührung von Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Getreideverkehr nach dem westlichen Auslande etc.

Ermässigung der Frachtsätze für Getreide- etc. Transporte von diversen österr. Stationen nach dem westlichen Auslande, sowie nach Passau, Lindau und Vorarlberg als Ersatz der für die betreffenden Stationsverbindungen bis Ende Juni 1890 gewährten Acquisitions-Provisionen.

I. Directer Bahnverkehr

für den Transport von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl in Quantitäten von mindestens 10.000 kg

von Wien, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und zwar: Westbahnhof, Bahnhof der ehemaligen Kaiser Franz Josef-Bahn, Donauquai-Bahnhof und Lagerhaus der Stadt Wien (loco), ferner von Klein-Schwechat, Oberlaa, Leobersdorf *), Ebenfurth *), Iglau, Graz, von den in Galizien und in der Bukowina gelegenen und in die bezüglichen directen Tarife einbezogenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (exclusive Husiatyn [loco] **), Podgorze-Bonarka, Podgorze-Płaszów und Saybusch-Zabłocie), sowie der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;

nach Bayern, dem übrigen Süddeutschland, nach Elsass-Lothringen, sowie nach Luxemburg, ferner nach Frankreich, der Schweiz, nach Lindau, Vorarlberg und Passau werden die bezüglichen, zur Zeit giltigen directen Frachtsätze ab 1. Juli 1890 nach Massgabe der hier folgenden Zusammenstellung der einschlägigen Tarife (wobei die zu denselben bisher erschienenen Nachträge inbegriffen sind) um zwei Kreuzer, respective um vier Markpfennig, bezw. um fünf Centimes pro 100 Kilogramm ermässigt.

A. Ermässigung um 2 kr. pro 100 kg.

Diese Ermässigung betrifft:

a) den Local-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Juli 1883;
b) den Tarif für den Güterverkehr Niederösterreich-, Mähren- etc. -Lindau vom 1. April 1885;
c) den Tarif für den Güterverkehr Mähren- etc. -Vorarlberg vom 1. Mai 1885;
d) die Ausnahmetarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Lindauer bezw. Vorarlberger Verkehr vom 1. November 1889;
e) den Ausnahmetarif für den Getreideverkehr Galizien-Vorarlberg resp. -Lindau vom 1. December 1887.

*) Nur betreffs des Rhein- und Main-Umschlagsverkehres.

**) Hinsichtlich der Tarife für Getreidesendungen aus Russland nach den hier in Frage kommenden Auslandsgebieten gibt die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn — auf Anfrage — Auskunft.

B. Ermässigung um 4 Mkpfg. pro 100 kg.

Diese Ermässigung betrifft:

a) den Theil III, Heft 1, 3 und 5, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890 resp. vom 1. Juni 1889 bezw. vom 1. September 1889;
b) den Theil III, Heft 1 und 3, des Süddeutschen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) vom 1. October 1889;
c) den Theil II, Heft 1, 2 und 3, des Nordösterreichisch-Mittelrheinischen Güterverkehres vom 1. September 1889;
d) den Theil III, Heft 1, 3 und 4, des Oesterreichisch-Schweizerisch-Südbadischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1889 resp. vom 1. September 1886 bezw. vom 10. October 1888, und zwar nur rücksichtlich des Verkehres mit Singen und Constanz;
e) den Nachtrag VI zum Tarife für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr vom 1. October 1886.

C. Ermässigung um 5 Cts. pro 100 kg.

Diese Ermässigung betrifft:

a) den Theil III, Heft 1, 3 und 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1889 resp. vom 1. October 1887 bezw. vom 1. December 1887;
b) den Nachtrag 8/A und 8/B zu den Tarifen des Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. August 1887;
c) den Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Getreideverkehr (Genf transit), giltig vom 1. März 1883;
d) den Theil III, Heft 1, 3 und 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1889 resp. vom 1. September 1886 bezw. vom 10. October 1888, und zwar nur rücksichtlich des Verkehres mit Basel und Schaffhausen.

II. Combinirter Bahn- und Schiffsverkehr mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten (exclusive Kleie), sowie von Mais, Malz und Oelsaaten in Quantitäten von mindestens 10.000 kg.

Die nachfolgenden Ermässigungen betreffen nur den Umschlagsverkehr via Wien (Donauquai-Bahnhof).

a) Ermässigung um 4 Mkpfg. pro 100 kg von den Frachtsätzen der combinirten Bahn- und Schiffstarife Nr. I und II vom 15. August 1885 beziehungsweise vom 1. August 1886;
b) Ermässigung um 2 kr. pro 100 kg von den Frachtsätzen des combinirten Bahn- und Schiffstarifes Nr. III vom 1. Mai 1885;
c) Ermässigung um 5 Cts. pro 100 kg von den Frachtsätzen des combinirten Bahn- und Schiffstarifes Nr. IV vom 1. Mai 1885;
d) Ermässigung um 4 Mkpfg. bezw. 5 Cts. pro 100 kg von den Frachtsätzen des combinirten Bahn- und Schiffstarifes Nr. V vom 20. September 1886, und zwar: hinsichtlich des Verkehres mit Singen und Constanz 4 Mkpfg. und hinsichtlich des Verkehres mit Basel und Schaffhausen 5 Cts. pro 100 kg.

Die vorstehenden Frachtermässigungen werden mit Tarifnachträgen successive auch tarifmässig zur Durchführung gelangen.

Wien, am 16. Juni 1890. [425]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Au (St. Gallen) in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker, giltig vom 1. December 1887.

Mit Giltigkeit vom 15. Juli 1890 wird die Station Au (St. Gallen) der Vereinigten Schweizer Bahnen in den obigen Ausnahmetarif, und zwar vorläufig für den Verkehr mit Prag, Nusle-Vršovic und Modřan einbezogen.

Die bezüglichen Frachtsätze betragen pro 100 kg für Wagenladungen von

	5 Tonnen	10 Tonnen
Von Prag B. W. B.	358 Cts.	346 Cts.
" " Bubna		
" " Sandthor		
" " Smichov		
" " K. F. J. Bhf.		
" Nusle-Vršovic		
" Modřan	372 Cts.	360 Cts.

Wien, am 21. Juni 1890. [426]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

Einführung von Tarifen für den directen Personenverkehr.

Für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der vorgenannten drei Bahnen, ferner der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Transit der Ungarischen Nordostbahn sind zwei neue Tarife zur Einführung gelangt.

In dieselben sind die Zonentaxen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Einrechnung gebracht und sind hiedurch die bezüglichen Tarife vom 1. August 1889, bezw. 1. März 1890, aufgehoben worden.

Wien, am 21. Juni 1890. [427]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages III zum Localtarif für den Personen- und Gepäcktransport.

Am 1. Juli 1890 tritt der Nachtrag III zum Localtarif für den Personen- und Gepäckstransport in Wirksamkeit.

Derselbe enthält neue Fahrpreise für Tourkarten, Tour- und Retourkarten und Zuschlagskarten im Verkehre zwischen Prag und Eger oder Franzensbad über Komotau, dann zwischen Prag und Rakonitz über Lužna-Lischan entsprechend den für die gleichnamigen Relationen über Pilsen und bezw. Beraun seit 16. Juni 1890 bestehenden Fahrpreisen.

Hiedurch erleiden auch die Fahrpreise einiger zwischenliegenden Relationen eine Aenderung.

Bezüglich der Gewährung von Freigewicht für Reisegepäck bleiben die bisherigen Tarifbestimmungen aufrecht.

Prag, am 18. Juni 1890. [428]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Holz in Wagenladungen nach Wien (Matzleinsdorf).

Mit Giltigkeit vom 15. Juli 1890 kommt ein Ausnahmetarif für Holz in Wagenladungen von diversen Stationen nach Wien (Matzleinsdorf) zur Einführung.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind um den Preis von 10 kr. pro Exemplar in dem Tarifbureau der commerciellen Direction und auch durch die Stationen erhältlich.

Wien, am 23. Juni 1890. [429]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem ab 1. Juli 1890 giltigen Localtarif deutscher Auflage werden hiedurch die folgenden Druckfehler berichtigt:

Seite
- XIV 7. Zeile von unten, ist statt Seite 73 Seite 74 einzustellen,
- 106 bei Erden aller Art etc. ist die Schlussklammer nach Lenzin zu streichen und dagegen am Schlusse nach dem Worte „essigsaure" anzubringen,
- 110 bei Haare, als Kalbs-, Rinds- ect., ist statt Serie II Serie III einstellen,
- 111 bei Heu, nicht gepresst etc., mit einem Rechnungsgewichte von 3600 kg für einen vierrädrigen Wagen ist statt Serie II Serie III einzustellen,
- 128 bei Schneidewaaren von Wien etc., ist zwischen Budapest und Triest das Wort „nach" einzuschalten,
- 128 bei Schwefel und Schwefelblüthe (wenn unverpackt etc.) ist in der 2. Zeile die Schlussklammer zu streichen und dagegen am Schlusse nach dem Worte „Wagen" anzubringen.
- 231 ist in der Rubrik „Nach oder von der Landesgrenze zwischen Zaprešic und Rann" einzustellen: bei Góla: — statt 38, bei Légrad: — statt 61, bei Gorica (N.-Gorica): 38 statt —, bei Lekenik: 61 statt —.

Wien, am 20. Juni 1890. [430]

Frachtermässigung für Spiritus nach Steiermark, Kärnten, etc.

Berichtigung.

Bei der in der Nummer 69 vom 17. Juni 1890 auf Seite 1138 enthaltenen Kundmachung: „Frachtermässigung für Spiritus etc.", soll der zweite Absatz wie folgt lauten:

a) „für Rohspiritus aus Galizien und der Bukowina, aus Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich nach irgend einer österreichischen Raffineriestation gegen Nachweis der nach erfolgter Raffinirung stattgefundenen Weiterbeförderung nach Steiermark, Kärnten, Krain oder dem Küstenlande in einer gegenüber der bezogenen um 10 pCt. geringeren Menge."

Wien, am 20. Juni 1890. [431]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1329	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hadern	Homonna	Grodek	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Wagen. Routenvorschrift auf den Frachtbriefen ist unzulässig	Vom 1. Juli bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1890	Galizisch-Ungarischer Gemeinschafts-Tarif	kr. 113·9	kr. 79·8	kr. 34·1	Im Kartirungswege		
				Nagy-Mihaly					123·9	86·3	37·6			
				Tőke-Terebes					131·7	91·8	39·9			
				Beregszász					170·7	100·8	69·9			
				Kaschau					149 9	121·5	28·4			
				M.-Szigeth					200·2	124·5	75·7			
				Munkács					171·0	88·4	82 6			
				S.-A.-Ujhely					147·5	108·3	39 2			
				Ungvar					165·5	103·5	62·0			
				Homonna	Zloczów				146·1	104·5	41·6			
				Nagy-Mihaly					156·1	111·0	45·1			
				Tőke-Terebes					163·9	116·5	47·4			
				Beregszász					202·9	108·3	94·6			
				Kaschau					170·7	129·0	41·7			
				M.-Szigeth					232·4	132·0	100·4			
				Munkács					203·2	95·9	107·3			
				S.-A.-Ujhely					179·7	115·8	63·9			
				Ungvar					197·7	111·0	86·7			
1330	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Braunkohlen	Glinsko	Bełzec	Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Frachtzahlung für die Tragkraftsziffer der zur Verladung verwendeten Wagen. Selbst-Verladen und Abladung durch den Versender, resp. Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 17·3	kr. 10·2	kr. 7·1	Im Kartirungswege		
					Brzuchowice				11·3	6·2	5·1			
					Dobrosin				4·7	1·8	2·9			
					Hrebenne				13·4	7·6	5·8			
					Kamionka				8·3	4·2	4·1			
					Kulikow				6·8	3·2	3·6			
					Lemberg				14·6	8·4	6·2			
					Lemberg-Kleparow				13·4	7·6	5·8			
					Lubycza				14·9	8·6	6·3			
					Macoszyn				5·0	2 0	3·0			
					Rawa ruska				10·4	5·6	4·8			
					Zarudce				7·7	3·8	3·9			
					Zaszków				8·6	4·4	4·2			
					Zawadów				9·5	5·0	4·5			
					Zolkiew				3·8	1·2	2·6			
1331	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Bilin	Riesa	Auflieferung eines Minimalquantums von 15000 t. Die Kohle muss in Riesa verbleiben oder mittelst Fuhrwerk von dort abgeholt werden. Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli bis Ende December 1890	Localtarif	Markpfennige 59·60	48·20	11·40	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf einen und denselben Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe und der nicht wieder zur Rückgabe gelangenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis Ende Jänner 1891 bei der königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen einzureichen sind	Die Sendungen von den neben angeführten Stationen werden in das bedungene Minimalquantum von 15000 t, welches im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums Nr. 149 ex 1889, unter Post 3284 a nach Riesa normirt ist, einbezogen
				Dux-Liptitz					58·50	47·55	10·95			
				Ossegg					58·10	50·96	7·14			
1332	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schlacken von Erzen, dann Eisenschlacken, Schweissschlacken und Puddelschlacken	Von und nach allen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen		Bei Frachtzahlung für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif vom 1. Juli 1883	Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif VII	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1333	K.k.St.B.		Rübenschnitte	Radonitz	Kaschitz	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende April 1891	Localtarif	9 9 kr.	7 0 kr.	2 9 kr.	Im Kartirungswege		
1334	St.E.G.	In den im Verordnungs-Batte Nr. 58 ex 1890, sub Post 1178, für Maschinentheile aus Eisen und Stahl von Schlan nach Ózd publicirten Frachtsätzen von 250·9, bezw. 252·9 kr., ist die laut Gebühren-Tarif der königlich ungarischen Staatseisenbahnen für auf den Stationen der Linie Bánréve-Ózd zur Abgabe gelangende Güter entfallende Zuschlagsgebühr nicht enthalten.												
1335	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Brünn St.E.G. Olmütz St.E.G. Schwarzbach	Peček	**250 Tonnen.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 78·1 76·8 70·1	kr. 68·5 68·5 68·5	kr. 9·6 8·3 1·6	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1·91	
1336	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steinkohle und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Bergreviere	Kralup transit und Bubna transit	Stationen der Oe.N.W.B. der Strecke Okřisko (inclus.)—Světla (inclus). (via B.-Brod—Kolin)	**1000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1891	Tarif für mineralische Kohle und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Bergreviere nach Stationen der Oe.N.W.B. via B.-Brod, vom 15. October 1886		Verschieden	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche keinen Refactiestempel der St.E.G. tragen dürfen, längstens bis 30. September 1891	
1337	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Braunkohle	Trupschitz	Aussig zur Elbe	Einhaltung der für den Ausnahmetarif I a und b der Aussig-Teplitzer Eisenbahn giltigen Tarifbestimmungen. Instradirung via Wurzmes	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localgütertarife		15·4 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1338	Südbahn-Gesellschaft		Silbersendungen als Eilgut	Budapest S.B. und Kelenföld transit	Cormons transit	Bei Aufgabe von mindestens hunderttausend Gulden pro Sendung	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Interner Tarif	Variabel	Oe. ö. fl. 2·—. Noten incl. allgemeiner Versicherungs-Gebühr und ungar. Steuer für je angefangene ö. W. fl. 1000·—	Variabel	Im Kartirungswege		Es darf nicht mehr als 1·5 Million Gulden pro Tag und Zug zur Aufgabe gebracht werden. Zur Sicherung der Transporte bestehen besondere detaillirte Vorschriften, welche den Parteien über Anmeldung mitgetheilt werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1339	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Eichenrinde	Prjedor	Doberlin transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen; Verladen hat auf Kosten der Partei zu geschehen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	17·8 kr.	16·4 kr.	1·4 kr.	Im Kartirungswege		
1340	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Brennholz	Prjedor	Doberlin transit	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 250 Wagenladungen à 10000 kg. Verladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	11·2 kr.	9·4 kr.	1·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachten-Aufgabs-Recepisse und der Original-Frachtbriefe bis 1. Februar 1891	
1341	K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Eichenfassdauben	Novi Prjedor Omarska Ivanjska Banjaluka	Doberlin transit	Bei Auflieferung von 100 bis 150 Wagenladungen à 10000 kg	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	kr. 5·3 12·2 15·9 19·6 24·5	kr. 5·0 11·1 14·5 17·9 22·3	kr. 0·3 1·1 1·4 1·7 2·2	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachten-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe bis 1. Februar 1891	
				Novi Prjedor Omarska Ivanjska Banjaluka		Bei Auflieferung von über 150 Wagenladungen à 10000 kg			5·3 12·2 15·9 19·6 24·5	4·9 11·0 14·3 17·6 21·8	0·4 1·2 1·6 2·0 2·7			
1342	K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Getreide aller Art	Prjedor	Doberlin transit	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10 20 30 40 50 60 150 Wagenladungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende Mai 1891	Localtarif	22·0 kr.	kr. 21·6 21·1 20·7 20·3 19·8 19·4 18·7	kr. 0·4 0·9 1·3 1·7 2·2 2·6 3·3	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachten-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe bis 1. August 1891	
1343	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Gedörrte Pflaumen	Sämmtlichen Stationen	Doberlin transit	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10 20 30 40 50 60 Wagenladungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende Februar 1891	Localtarif	Classe A		2 4 6 8 10 12 % von Classe A des Localtarifes	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachten-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe bis längstens 1. Mai 1891	
1344	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Mehl	Doberlin	Banjaluka	Bei Aufgabe von 5000 kg pr. Frachtbrief u. verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1890	Localtarif	Specialtarif I	12 %	5·12 kr.	Im Kartirungswege		In der Verkehrs-Relation Budapest-Banjaluka
						Bei Aufgabe von 10000 kg pr. Frachtbrief u. verwendeten Wagen				19 %	8·11 kr.			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 38 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 73. **Wien, 26. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concession zum Baue und Betriebe einer in km 4·539 der Kremsthalbahn abzweigenden und zum Wasserschöpfwerke in Scharlinz führenden Schleppbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Linz die Concession zum Baue und Betriebe einer in km 4·539 der Kremsthalbahn abzweigenden und zum Wasserschöpfwerke der Stadt Linz in Scharlinz führenden Schleppbahn ertheilt.

Wien, am 25. Mai 1890. Z. 16.015.

Reglement für das Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Genehmigt mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 21. April 1890, Z. 15.985 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1890).

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Das städtische Lagerhaus in Bregenz ist ein von der Stadtgemeinde errichtetes öffentliches Lagerhaus, welches unter der Firma „Lagerhaus der Stadt Bregenz“ handelsgerichtlich protokollirt ist.

Dasselbe ist im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, als „Oeffentliches Lagerhaus“, mit der Berechtigung zur Ausstellung indossabler Lagerscheine, behördlich anerkannt.

§ 2.

Die Lagerräume sind mit der Station Bregenz der k. k. Oesterr. Staatsbahnen mittelst Schienengeleise verbunden.

§ 3.

Die Verwaltung des Lagerhauses wird durch den vom Gemeindeausschusse der Stadt Bregenz bestellten Lagerhaus-Verwalter besorgt, welchem das nöthige Dienstpersonale beigegeben ist.

Beschwerden über das Dienstpersonale sind an den Verwalter, Beschwerden über diesen an den Stadtrath zu richten.

§ 4.

Die Lagerhaus-Verwaltung besorgt alle mit dem Empfang, der Auslieferung oder dem Weiterversandt und allfällig sonstiger Behandlung der Waaren verbundenen Arbeitsleistungen.

Sie übernimmt für Rechnung der Lagernehmer die Berichtigung der auf den eingehenden Waaren allenfalls haftenden Frachten und sonstigen Spesen, insbesondere aber auch die Besorgung der Verzollung der derselben unterliegenden Güter.

Sie vermittelt ferner die rationelle Ausführung der getroffenen Versandt-Dispositionen, sowie auch die Vertheilung, Ueberweisung und Umspedition von Sendungen aller Art, und zwar von Gütern, welche eine Reexpeditions-Begünstigung geniessen, wie: Getreide, Wein, Holz zu den directen Frachtsätzen, nach Massgabe der bestehenden Tarife und Bestimmungen.

§ 5.

Für alle Vermittlungen und Manipulationen sind die im Lagerhaustarife festgesetzten Gebühren zu entrichten.

§ 6.

Bezüglich der Bedingungen für Vermittlungen und die Einlagerung von Waaren, welche im Lagerhaustarife nicht

benannt sind, bleibt ein besonderes Uebereinkommen mit der Lagerhaus-Verwaltung vorbehalten.

II. Annahme der Waaren.

§ 7.

Die Annahme von Waaren zur Einlagerung ist durch den Umfang der der Lagerhaus-Verwaltung zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten bedingt.

§ 8.

Im Allgemeinen werden nach Massgabe der gegenwärtigen Bestimmungen und zu den Gebührensätzen des Tarifes zur Einlagerung übernommen:

a) Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Sämereien und Mühlenfabrikate, auch geschüttet, insoweit Raum hiefür vorhanden;
b) Kaufmannsgüter und Producte aller Art mit den im § 12 angeführten Beschränkungen.

§ 9.

Die an das städtische Lagerhaus adressirten Waaren sind unter Angabe der Bestimmung derselben schriftlich zu avisiren und mit einem Frachtbriefe oder Anmeldungsscheine zu begleiten, welche Papiere zu enthalten haben:

a) Tag und Ort der Aufgabe;
b) die genaue Adresse des Absenders;
c) Zeichen, Nummern, Anzahl, Inhalt und Gewicht der Colli;
d) den Assecuranzwerth jeder Waarengattung;
e) eventuell in wessen Auftrag die Sendung erfolgte und für wessen Rechnung die Waare einzulagern ist;
die sub d) und e) verlangten Angaben nur insoferne, als dieselben nicht schon im Avis enthalten sind.

§ 10.

Die Lagerhaus-Verwaltung ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Uebereinstimmung obiger Angaben auch bezüglich des Inhaltes der Colli im Beisein des Hinterlegers oder Ueberbringers der Waare oder von mindestens zwei Zeugen prüfen zu lassen.

§ 11.

Die Annahme mangelhaft verpackter oder äusserlich beschädigter Güter erfolgt nur gegen Revers von Seite des Hinterlegers oder gegen Vorbehalt im Eingangsaviso, wodurch die äussere Beschaffenheit der Waare bei deren Abgabe in das Lagerhaus constatirt werden soll.

Die durch § 14 des Gesetzes vom 28. April 1889 bestimmte Haftung der Lagerhaus-Unternehmung wird hiedurch nicht berührt.

§ 12.

Ausgeschlossen von der Lagerung sind: Tabak und Salz als Monopolartikel; ferner alle Waaren, welche leicht dem Verderben unterliegen, feuergefährlich, zur Selbstentzündung geneigt, ätzend oder geeignet sind, auf ihre Umgebung nachtheilig einzuwirken; endlich zoll- oder steuerpflichtige oder sonstige einer zoll- oder steuerämtlichen Controle unterliegende Waaren.

§ 13.

Sendungen, welche mit Werthnachnahme belastet sind, werden nicht angenommen.

III. Avisirung und Verfügungen.

§ 14.

Ueber zur unmittelbaren Weiterbeförderung bestimmte Sendungen ist vor deren Ankunft zu verfügen und erfolgt die Reexpedition, wenn kein anderer Auftrag vorliegt oder nicht bahnseitige Verfügungen entgegenstehen, in den Originalwaggons ohne Verification.

§ 15.

Ohne Verfügung eingehende Güter werden als Lagerwaare angesehen und wird der Absender, bezw. der als Versender im Frachtbriefe Bezeichnete, so lange als Hinterleger betrachtet, bis derselbe als solchen einen Anderen dem Lagerhause schriftlich namhaft macht.

§ 16.

Jede erfolgte Einlagerung oder Uebertragung wird dem Verfügungsberechtigten, eventuell dem Versender als Hinterleger, und jede ausgeführte Ueberweisung, Auslagerung oder Reexpedition dem Auftraggeber, der Eingangs-Declaration entsprechend, schriftlich avisirt.

§ 17.

Wünscht Jemand, dass von seinem Lager ohne specielle Verfügung Waaren an Dritte abgegeben oder deren Dispositionen befolgt werden, so hat er eine Generalverfügung mit Nennung der Bezugsberechtigten beim Lagerhause zu hinterlegen.

§ 18.

Die Ueberweisung oder Uebertragung von Lagergütern zu Gunsten Dritter hat der Hinterleger bei der Lagerhaus-Verwaltung schriftlich zu disponiren, und geht damit das Verfügungsrecht auf den Dritten über, insolange derselbe die Annahme nicht schriftlich oder durch Zurückstellung des Avisos verweigert. In diesem Falle wird die allfällige Uebertragung stornirt.

Wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, so kann die Uebertragung der Waare in anderer Weise als mittelst des Besitzscheines nicht stattfinden.

§ 19.

Soll an einer Waare eine ausserordentliche Manipulation vorgenommen werden, so hat der Hinterleger die Lagerhaus-Verwaltung in der Regel hiezu schriftlich zu beauftragen.

Ohne speciellen Auftrag werden vorgenommen:

a) die Ein- und Auslagerung und damit verbundenen Ueberfuhrs- und Lademanipulationen;
b) im Falle vorgeschriebener Schüttung der Transport zu und ab dem Schüttboden;
c) allfällige, zum Schutze oder zur Erhaltung der Waare sich als unumgänglich nöthig ergebende Reparaturen und Behandlungen.

Die Abwage der Güter dagegen findet nur auf ausdrückliches Verlangen statt, jedoch steht es dem Lagerhause frei, eine Nachwage auch ohne Auftrag vorzunehmen, und hat im Falle einer constatirten Unter-Declaration der Hinterleger die Waaggebühr zu entrichten.

Zu Lasten des Hinterlegers wird ferners ohne Auftrag gewogen:

a) beim Eingange, wenn Güter dem Lagerhause ohne Gewichtsangabe überwiesen werden, sowie wenn Sendungen Defecte an der Emballage oder andere Unregelmässigkeiten zeigen;
b) bei theilweiser Auslagerung, wenn dem Lagerhause das Einzelgewicht nicht bekannt ist.

§ 20.

Telegraphische Verfügungen werden ausgeführt, und eventuell, um Missbräuche zu verhindern, von Seite des Lagerhauses telegraphisch bestätigt; doch fallen die Folgen

etwaiger Irrthümer im Wortlaute der Telegramme dem Auftraggeber zur Last.

§ 21.

Alle Aufträge werden in der Reihenfolge ihres Einlangens von der Lagerhaus-Verwaltung so prompt als möglich ausgeführt; doch übernimmt dieselbe keine Verbindlichkeit für Einhaltung einer bestimmten Frist.

Für alle Fälle bleibt aber den Bestimmungen der §§ 20 und 21 dieses Reglements gegenüber die der Lagerhaus-Unternehmung nach dem Gesetze vom 28. April 1889 obliegende Haftung gewahrt.

IV. Lagerscheine.

§ 22.

Dem Hinterleger wird jederzeit über Verlangen und gegen die bestimmte Gebühr ein Lagerschein, bestehend aus dem Besitzscheine und dem Warrant, in gesetzlicher Form ausgefertigt.

§ 23.

Beide Theile des Lagerscheines lauten an Ordre und haben unter gegenseitiger Bezugnahme auf einander zu enthalten:

1. die Benennung des Lagerhauses, das Datum der Ausstellung und die Unterschrift des Lagerhaus-Bevollmächtigten und des Lagerhaus-Verwalters (§ 24).
2. die laufende Zahl des Lagerbuches;
3. Namen und Wohnort des Hinterlegers;
4. genaue Angaben über die Menge und Gattung und die allfälligen besonderen Kennzeichen der eingelagerten Waare;
5. die Angabe, bei wem und zu welchem Werthe die Versicherung genommen wurde;
6. die allenfalls zum Voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit;
7. die Angabe, ob auf der Waare ein Zoll oder eine Steuer oder sonstige öffentliche Abgabe, oder aber Gebühren und Vorauslagen der Lagerhaus-Unternehmung haften.

§ 24.

Die Lagerscheine werden im Namen des Lagerhauses von dem hiezu ermächtigten Mitgliede des Stadtrathes collectiv mit dem jeweiligen Verwalter des Lagerhauses gezeichnet, deren Unterschriften handelsgerichtlich protokollirt sind.

Die Namen derselben sind im Lagerhause an entsprechender Stelle kundgemacht.

§ 25.

Die Lagerhaus-Verwaltung ist nicht verpflichtet, die Echtheit der auf den Lagerscheinen befindlichen Indossamente zu prüfen.

§ 26.

Der im Sinne des Art. 36 der allgemeinen Wechselordnung als Eigenthümer legitimirte Inhaber beider Theile eines Lagerscheines kann gegen Rückgabe derselben die Ausstellung eines neuen Lagerscheines unmittelbar auf seinen Namen begehren. Er ist auch berechtigt, insoferne gefällsämtliche Vorschriften nicht entgegenstehen, die Theilung der hinterlegten Waare in beliebig kleinere Partien und die Ausstellung ebensovieler neuer Lagerscheine unmittelbar auf seinen Namen zu verlangen.

Das erstere Recht kann auch von beiden Parteien, in deren Besitz sich je ein Theil des Lagerscheines befindet, ausgeübt werden, wenn es von ihnen gleichzeitig beansprucht wird.

§ 27.

Beide Theile des Lagerscheines können zusammen oder getrennt durch Indossament übertragen werden; insolange beide Theile zusammen übertragen werden, wirkt die Indossirung des Besitzscheines für beide Theile.

§ 28.

Wird der Warrant getrennt übertragen, so muss das erste die abgesonderte Uebertragung bezweckende Indossament, enthalten:

1. den Namen des Indossatars des Warrants;
2. die Angabe der Geldsumme sammt allfälligen Zinsen, für welche das Pfandrecht an der eingelagerten Waare eingeräumt werden soll;
3. den Verfalltag der Pfandsumme.

Diese Punkte sind auf dem Besitzscheine ersichtlich zu machen.

Ueberdies ist ein solches Indossament vollinhaltlich nebst Datum in das Lagerbuch einzutragen und die erfolgte Eintragung Seitens der Lagerhaus-Verwaltung sowohl auf dem Besitzscheine, als auch auf dem Warrant unter Angabe des Datums der Eintragung zu vermerken.

Wird eine dieser Förmlichkeiten zu beobachten unterlassen, so ist das Indossament ungiltig.

§ 29.

Die städtische Lagerhaus-Verwaltung gilt als Domiciliat des Warrants, soferne nicht im ersten Indossament (§ 28) ein in Bregenz befindlicher anderer Domiciliat benannt ist. Ist eine solche Benennung erfolgt, so ist der Name des Domiciliaten auch auf dem Besitzscheine und im Lagerbuche beizusetzen.

§ 30.

Andere Indossamente eines der beiden Theile des Lagerscheines oder beider Theile zusammen sind in Bezug auf ihren Inhalt an die Bestimmung des § 28 nicht gebunden, und sind nur über Ansuchen des Inhabers und nach Inhalt des betreffenden Indossaments wörtlich in das Lagerbuch einzutragen.

§ 31.

Ist ein Lagerschein oder einer der beiden Theile desselben abhanden gekommen, so hat der Eigenthümer die gerichtliche Amortisation desselben, gemäss § 39 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, zu veranlassen.

Nach erfolgter Amortisation fertigt die Lagerhaus-Verwaltung einen neuen Lagerschein, eventuell einen Theil desselben auf denjenigen aus, zu dessen Gunsten dieselbe ausgesprochen wurde.

V. Bezug der Waare.

§ 32.

Der Bezug eines Lagergutes kann durch schriftliche Disposition auf einmal oder theilweise, gegen Empfangsbestätigung und Entrichtung der auf der Waare haftenden Forderungen des Lagerhauses und sonstiger Belastungen, jederzeit stattfinden. Die Theilung einzelner Colli ist jedoch in der Regel nicht gestattet.

§ 33.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist derselbe bei Bezug der Waare dem Lagerhause in beiden Theilen zurückzustellen.

§ 34.

Ohne gleichzeitige Rückstellung des Warrants kann die Ausfolgung einer Waare von dem Eigenthümer des Besitzscheines nur dann begehrt werden, wenn er die Pfandsumme, sammt allfällig laufenden Zinsen, bis zum Verfalltage bei der Lagerhaus-Verwaltung erlegt.

VI. Forderungen und Pfandrecht.

§ 35.

Das jeweilige Guthaben des Lagerhauses soll den halben Werth der lagernden Waare nicht übersteigen, und ist die Verwaltung jederzeit berechtigt, Deckung ihrer aus gesetzlich zulässigen Lagerhausgeschäften entstandenen Forderungen (§ 28 des Gesetzes vom 28. April 1889). zu verlangen, und wenn sie nicht erfolgt, die Auslagerung zu verweigern.

§ 36.

Vorfracht und Spesen auf blosse Reexpeditionsgüter werden, insoferne nicht anderweitige Vereinbarungen getroffen sind oder nicht schon Deckung vorhanden ist, den Sendungen nachgenommen.

§ 37.

Die Beanständung der erfolgten Gebührenberechnung entbindet den Lagernehmer, vorbehaltlich seiner Rechte, nicht von der Verpflichtung rechtzeitiger Zahlung.

§ 38.

Für Nachforderungen aus unrichtiger Fracht-, Zoll- oder Gebührenberechnung bleibt der Einlagerer dem Lagerhause auch nach Bezug der Waare haftbar.

Desgleichen wird derselbe durch Uebertragung des Gutes oder Indossirung des Besitzscheines bis zur vollen Berichtigung aller auf der Waare lastenden Forderungen, von seiner persönlichen Haftung gegenüber dem Lagerhause nicht entbunden.

§ 39.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat während der Dauer der Einlagerung ein auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare:

a) wegen der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Waare entfallenden eigenen Gebühren, und
b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuern, Transport- und Erhaltungskosten oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Waare bestrittenen Vorauslagen, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in gesetzlich zulässigen Lagerhausgeschäften.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigenthümer des Lagerscheines oder eines der beiden Theile desselben nur insoweit geltend gemacht werden, als bei der Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhaus-Unternehmung an den Hinterleger in beiden Theilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist, oder, woferne es sich um rücksichtlich dieser Waare erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhaus-Unternehmung handelt, nur insoweit, als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine im Voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit (§ 23, Punkt 6) und wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für eine Dauer von nicht mehr als einem Jahre vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines entfallen.

VII. Lagerdauer und Verkaufsrecht.

§ 40.

Die Dauer der Lagerzeit ist im Allgemeinen und so lange die Vorschriften dieses Reglements befolgt werden, von dem Belieben des Hinterlegers abhängig.

§ 41.

Wenn der Zustand der eingelagerten Waare eine ungünstige Einwirkung auf die Umgebung befürchten lässt, kann sofort unter thunlichster Schonung der Interessen des Hinterlegers die abgesonderte Aufbewahrung derselben veranlasst werden.

§ 42.

Werden die auf bestimmte Zeit eingelagerten Waaren nicht nach Ablauf derselben oder die auf unbestimmte Zeit eingelagerten Güter nicht innerhalb eines Jahres von der Einlagerung, und, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, von der Ausstellung desselben, bezogen, oder wird die eingelagerte Waare vom Verderben bedroht, so ist die Lagerhaus-Verwaltung nach an den Hinterleger vorher gerichteter Verständigung zum aussergerichtlichen Verkaufe der Waare gemäss Art. 311 des H.-G. berechtigt.

Die Durchführung des Verkaufes und die Verwendung des Erlöses hat nach den Bestimmungen der §§ 34 und 35 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, zu geschehen.

VIII. Haftung des Lagerhauses.

§ 43.

Die Lagerhaus-Unternehmung haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betriebe des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entsteht.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat die Anwendung dieser Sorgfalt zu beweisen; dieselbe haftet ferner für ihre Leute und andere Personen, deren sie sich bei ihren Verrichtungen bedient.

§ 44.

Die Lagerhaus-Unternehmung ist im Falle, als die Waare unter falscher Declaration zur Einlagerung angemeldet ist, unbeschadet der ihr nach dem Gesetze obliegenden Haftung von jeder weiteren Haftpflicht befreit.

§ 45.

Bei äusserlich wahrnehmbaren ersatzpflichtigen Abgängen oder Beschädigungen von mittelst Transportanstalten anlangenden Gütern hat die Lagerhaus-Verwaltung das Regressrecht zu wahren und das Reclamationsverfahren einzuleiten.

§ 46.

Sobald die Lagerhaus-Verwaltung eine nachtheilige Veränderung an der Beschaffenheit der Waare bemerkt und Gefahr im Verzuge ist, hat dieselbe den Hinterleger über den Zustand der Waare sofort zu verständigen und nach Möglichkeit die erforderlichen Vorkehrungen zur Verhütung von Schaden auf Kosten desselben zu veranlassen.

§ 47.

Die Haftpflicht der Lagerhaus-Unternehmung bezüglich der zur Einlagerung übernommenen Güter beginnt mit dem Zeitpunkte der vollzogenen Uebernahme der Waaren Seitens der Lagerhaus-Verwaltung und erlischt mit der erfolgten Auslieferung derselben an den Hinterleger oder an die von ihm zur Empfangnahme bestellte Mittelsperson.

Der Auslieferung gleich zu achten ist die im Auftrage des Hinterlegers vollzogene Uebergabe an eine Transportanstalt oder an einen Fuhrmann.

§ 48.

Bei Reexpedition von Gütern in Originalwaggons ohne Abwage oder Verification übernimmt die Lagerhaus-Unternehmung keinerlei Verantwortlichkeit und haftet der Auftraggeber für die Richtigkeit der Sendung, unbeschadet seiner Rechte an die Eisenbahn.

§ 49.

Wegen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Lagerhaus-Unternehmung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung im Sinne des Art. 348 des H.-G. nachgesucht worden ist und bewiesen wird, dass der Verlust, die Verminderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

§ 50.

Nach erfolgter Empfangnahme der Waare erlischt jeder Anspruch wegen Verminderung oder Beschädigung derselben, auch dann, wenn dieselben bei der Ausfolgung aus dem Lagerhause nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind, falls der Anspruch nicht binnen 30 Tagen nach der Ausfolgung bei der Lagerhaus-Unternehmung angemeldet worden ist.

§ 51.

Die Gemeindevertretung wird über die Entschädigungs-Ansprüche längstens binnen 4 Wochen entscheiden.

Sollte der Ersatzbewerber mit der Entscheidung der Gemeindevertretung nicht zufrieden sein oder von derselben absehen wollen, so wird die Angelegenheit, falls sich die Parteien dem in diesem Reglement vorgesehenen Schiedsgerichte unterwerfen, vor diesem, andernfalls vor dem competenten Gerichte ausgetragen.

IX. Assecuranz.

§ 52.

Alle zur Einlagerung übernommenen Waaren werden durch die Lagerhaus-Verwaltung bei vom Stadtrathe als zulässig erkannten, im Inlande genehmigten Assecuranzanstalten gegen Feuersgefahr versichert.

Als Versicherungssumme gilt der vom Einlagerer angegebene Versicherungswerth. Mangels einer solchen Angabe hingegen wird von der Lagerhaus-Verwaltung der Handelswerth zur Zeit der Einlagerung angenommen, und haftet das Lagerhaus keinesfalls für einen allfälligen Mehrwerth.

Im Falle eines Brandschadens tritt die Versicherungssumme an Stelle der Waare; doch wird nur nach Massgabe des von den Versicherungs-Gesellschaften liquidirten Schadens Ersatz geleistet.

Zur Empfangnahme der Versicherungssumme ist, wenn ein Lagerschein ausgestellt wurde, ausschliesslich das Lagerhaus berechtigt.

X. Parteienverkehr im Lagerhause.

§ 53.

Das Lagerhaus ist mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich, und zwar vom 1. April bis 1. October von Morgens 7 Uhr bis Abends 6 Uhr und vom 1. October bis 1. April von Morgens 8 Uhr bis Abends 5 Uhr mit Unterbrechnung der Mittagsstunde von 12 bis 1 Uhr dem Verkehr geöffnet.

§ 54.

Die Hinterleger, bezw. die Eigenthümer von Besitzscheinen und Warrants sind während der Geschäftsstunden in Begleitung eines Lagerhausbediensteten zur Besichtigung der betreffenden Waaren berechtigt. Den Hinterlegern und den Eigenthümern von Besitzscheinen ist hiebei gestattet, von ihren Waaren Muster zu ziehen; dagegen ist denselben nicht erlaubt, irgend welche Manipulationen an der Waare selbst vorzunehmen; es wäre denn, dass die Lagerhaus-Verwaltung ihnen hiezu die ausdrückliche Bewilligung ertheilt hätte.

Im Falle, dass ein Lagerschein ausgegeben wurde, ist eine den Werth des Lagergutes beeinflussende Musterentnahme untersagt.

§ 55.

Fremden ist der Besuch der Lagerräume nur mit besonderer Erlaubniss der Lagerhaus-Verwaltung gestattet, und haben alle Personen, welche das städtische Lagerhaus besuchen oder benützen, den Weisungen der Angestellten unweigerlich Folge zu leisten.

§ 56.

Das Rauchen, wie auch das Ablegen brennender Cigarren oder Pfeifen, sowie der Gebrauch von offenem Licht innerhalb der Lagerräume ist strengstens untersagt.

§ 57.

Die Verabreichung von Geschenken oder geistigen Getränken an die Lagerhaus-Bediensteten, wie deren Annahme von Seite derselben ist nicht gestattet.

§ 58.

Auskünfte über im Lagerhaus liegende Güter oder daselbst vorgekommene Geschäfte dürfen vom Dienstpersonal weder eingeholt noch gegeben und von der Lagerhaus-Verwaltung nur den betheiligten Interessenten ertheilt werden.

XI. Publication.

§ 59.

Gegenwärtiges Reglement und die Lagerhaustarife, sowie Abänderungen, Nachträge und Begünstigungen werden mindestens 15 Tage vor ihrem Inkrafttreten in der amtlichen „Vorarlberger Landes-Zeitung" öffentlich bekannt gegeben.

Dieselben werden im Lagerhause affichirt und können Exemplare davon bei der Lagerhaus-Verwaltung unentgeltlich bezogen werden.

§ 60.

Ueber die Bewegung und den Stand der eingelagerten Waaren, sowie der Lagerscheine veröffentlicht, die Lagerhaus-Verwaltung monatliche Ausweise im „Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" und in der „Vorarlberger Landes-Zeitung".

XII. Schiedsgericht.

§ 61.

Zur Entscheidung von Streitigkeiten aus Lagerhausgeschäften und insbesondere über die von Lagernehmern erhobenen Ersatzansprüche wird ein Schiedsgericht bestellt, dessen Competenz durch freiwillige Unterwerfung beider Parteien mittelst einer in gesetzlicher Form abgefassten Erklärung begründet wird.

Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern; jede Partei wählt einen Schiedsrichter, während der Obmann von beiden Schiedsrichtern, und wenn sich dieselben nicht einigen können, vom jeweiligen Präsidenten der Handelskammer in Feldkirch oder dessen Stellvertreter bestimmt wird.

Verhandlungstag und Ort wird den Parteien rechtzeitig bekannt gegeben.

Das Verfahren ist öffentlich und mündlich, und wird das Gericht bei Erhebung der streitigen Thatsachen oder Ansprüche an keinerlei Beweisregeln oder Beschränkungen gebunden.

Nach erfolgter Klarstellung der Sachlage und Prüfung der erforderlichen Beweismittel wird das Erkenntniss nach freier Beweiswürdigung gefällt und den Parteien sofort kundgemacht.

Die Entscheidung erfolgt durch Stimmenmehrheit der Richter; bei Stimmengleichheit wird jene Ansicht zum Beschlusse erhoben, welcher der Obmann beitritt. Gegen das schiedsrichterliche Erkenntniss ist keine Berufung zulässig.

Das schiedsrichterliche Erkenntniss wird innerhalb der bestehenden Gesetze vollzogen.

Die Klage auf Ungiltigkeit des Schiedsspruches ist binnen der unerstreckbaren Frist von 8 Tagen nach der Zustellung bei dem ordentlichen Richter I. Instanz, welcher zur Entscheidung in der Hauptsache berufen war, schrifteinzubringen; sie muss mit der Unterschrift eines Advocaten versehen sein.

Durch die Erhebung der Klage auf Ungiltigkeit eines Schiedsspruches wird die Execution desselben nicht gehemmt.

XIII. Schlussbestimmungen.

§ 62.

Wer dem städtischen Lagerhause Güter zur Aufbewahrung übergibt oder dessen Vermittlung irgendwie in Anspruch nimmt, erklärt sich dadurch stillschweigend mit den Bestimmungen dieses Reglements und dem jeweilig geltenden Gebührentarife einverstanden.

§ 63.

Für alle Verpflichtungen des städtischen Lagerhauses haftet die Stadtgemeinde Bregenz, für deren Rechnung dasselbe betrieben wird.

§ 64.

Durch gegenwärtiges Reglement wird dasjenige vom 25. December 1885 ausser Kraft gesetzt.

Die Gemeindevertretung.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Juli 1890 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Hiedurch wird jedoch auch wie bisher die im Civilverkehre bestehende theilweise Erhebung eines 15 pCt. Agiozuschlages im Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehre der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht berührt.

Wien, am 25. Juni 1890.

Berichtigung.

Im § 12, Absatz 2, 3. Zeile der im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 64 d. J. kundgemachten A. h. Concessions-Urkunde vom 16. April 1890 für die Localbahnen von Zauchtl nach Bautsch, von Zauchtl nach Fulnek und von Troppau nach Bennisch, soll es statt „Actien" richtig „Activen" heissen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn gemischten Systems vom rechten Traunufer bis zur Dachsteinaussicht auf der Hütteneckalpe. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die Trassenrevision hinsichtlich des von dem Ingenieur Eduard Miller in Budapest vorgelegten Projectes für eine Localbahn gemischten Systems vom rechten Traunufer bis zur Dachsteinaussicht auf der Hütteneckalpe für den 28. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Hofrath Heyss betraut. [G.-I.-Z. 9787.]

Project einer Dampftramway von Währing über Gersthof, Pötzleinsdorf, Neustift und Salmannsdorf nach Neuwaldegg. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes des Kaufmannes Hermann Frühe in Währing, für eine Dampftramway von Währing über Gersthof, Pötzleinsdorf, Neustift und Salmannsdorf nach Neuwaldegg, für den 26. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Freiherr v. Hock betraut. [G.-I.-Z. 10.173.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Herstellung eines Industriegeleises zur Ziegelei des Boleslav Stětka in km 14·586 der Strecke Potscherad—Wurzmes: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Komotau hat die politische Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung eines Industriegeleises zur Ziegelei des Boleslav Stětka in km 14·586 der Strecke Potscherad—Wurzmes, für den 26. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Statthaltereirath Frank betraut. [G.-I.-Z. 9879.]

— (Herstellung eines vierten Geleises in der Station Kulikow-Mierzwica und eines 4 m weiten Durchlasses in km 51·413 der Linie Lemberg—Belzec: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich der Projecte der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, u. zw.: 1. für das in der Station Kulkiow-Mierzwica der Linie Lemberg—Belzec herzustellende vierte Geleise für den 26. Juni und 2. für den in km 51·413 derselben Linie herzustellenden 4 m weiten Durchlass für den 27. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Commissionen ist der Bezirkshauptmann in Żołkiew, Josef Lanikiewicz, betraut. [G.-I.-ZZ. 9477 und 9476.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Mai.) Zu Ende April waren 437 Eisenbahnbau-Kilometer ausgewiesen worden, wovon 70·1 km auf die Staatsbahnen und 366·9 km auf die Privatbahnen entfielen. Bei den Staatsbahnen trat im Monate Mai keine Veränderung ein, dagegen wurde bei den Privatbahnen die 12·7 km lange Strecke Grünburg—Agonitz der Steyrthalbahn dem Baue zugeführt, wodurch sich hier die Zahl der Baukilometer auf 379·6 erhöhte. Mit Ende Mai betrug sohin die Gesammtziffer der Baulängen 449·7 km = 70·1 km Staatsbahnen + 379·6 km Privatbahnen. Ein besonders günstiger Baufortschritt war auf den Localbahnen Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha, Laibach—Stein und Ischl—Strobl zu verzeichnen. Beschäftigt waren beim Eisenbahnbaue 18.211, d. s. um 3042 Arbeiter mehr als im Vormonate.

Localbahn Ischl-Salzburg. (Strecke Ischl—Strobl: Normalien.) Die Normalien für Mauerwerkspläne, Eisenconstructionen, Gradientenzeiger, Wegübersetzungen etc. der Strecke Ischl—Strobl wurden genehmigt. [17. Mai, Z. 21.110.]

Kremsthalbahn. (Schleppbahn zum Wasserschöpfwerke in Scharlinz.) Auf Grund des Ergebnisses der am 31. März abgehaltenen politischen Begehung wurde das Project für eine in km 4·539 der Kremsthalbahn abzweigende und zum Maschinenhause des für die Wasserversorgung der Stadt Linz in der Ortschaft Scharlinz bestehenden Wasserschöpfwerkes führende Schleppbahn zur Ausführung genehmigt. Die Schleppbahn erhält eine Länge von 0·370 km. [25. Mai, Z. 16.015.]

Achenseebahn. (Uebergabe der Wege und Wasserläufe.) Die Uebergabe der Wege und Wasserläufe, dann der Niveauübergänge und einschlägigen Kunstbauten im Zuge der Achenseebahn an die Interessenten, hat am 11., 21. und 22. October 1889 stattgefunden. Die nicht ausgetragenen Fragen wurden nach eingehender Prüfung vom Handelsministerium entschieden. [28. Mai, Z. 8506.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate Mai 1890 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen																			
Westliche Linien	1081	15.583	3.120	19.784	98	123	7	228	1·1	195	5	116	1	2	.	.	4	.	14
Nordöstliche Linien	62	2.387	3.929	6.378	3	14	43	60	0·9	29	8	51	.	.	2	.	2	.	
Dalmatiner Staatsbahn	.	124	124	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	.	756	.	786	.	4	.	4	0·5	4	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	242	527	831	2	4	.	6	0·7	6	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	62	1.184	806	2.052	.	40	14	54	2·6	70	2	87	.	2	.	.	1	.	3
Böhmische Westbahn	.	349	155	504	.	4	.	4	0·8	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	186	327	1.559	2.072	11	4	3	18	0·8	9	2	19	1	1	.	.	1	.	5
Eisenbahn Wien-Aspang	.	363	714	1.077	.	6	1	7	0·6	3	.	4	1	.	.	.	.	.	.
Galizische Carl Ludwig-Bahn	62	175	820	1.057	3	.	6	9	0·8	2	.	11	.	1	.	1	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	155	372	.	1	.	1	0·2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	405	4.087	1.584	6.076	17	33	2	52	0·8	51	4	35	.	.	.	.	.	.	1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	9	310	.	319	.	2	.	2	0·6	2	.	.	.	.	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	.	248	248	.	.	2	2	0·8	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	124	374	498	.	.	4	4	0·8	.	.	2	.	.	.	.	2	.	1
Oesterr. Nordwestbahn	217	2.496	2.458	5.171	11	28	.	39	0·7	42	.	27	.	.	.	.	1	.	16
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	554	2.573	899	4.026	17	35	8	60	1·4	52	.	37	.	.	.	.	1	.	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	62	124	186	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	672	4.314	976	5.962	43	64	3	110	1·8	61	5	76	.	1	1	10	7	.	3
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.181	250	1.431	.	5	.	5	0·3	4	.	1	.	1	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	186	310	.	3	2	5	1·6	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	27	868	.	895	.	2	.	2	0·2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3399	37.846	19.008	60.253	205	372	95	672	.	538	26	477	3	8	3	11	19	.	47

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·0 „
3. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·2 „
4. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·2 „
5. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·3 „
6. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·5 „
7. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·6 „
8. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·6 „
9. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·7 „
10. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·7 „
11. Böhmische Westbahn . . . . 0·8 „
12. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 0·8 „
13. Galizische Carl Ludwig-Bahn . . . . 0·8 pCt.
14. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·8 „
15. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·8 „
16. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·8 „
17. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 0·9 „
18. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 1·1 „
19. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·4 „
20. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·6 „
21. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·8 „
22. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 2·6 „

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von Kohlenwagen mit Bremse.) Die von der Verwaltung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft eingereichten Typenpläne für Kohlenwagen mit 11 t Tragfähigkeit und mit Bremse nebst gedecktem Bremsersitze wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. Nach diesen Plänen gelangen vorläufig 200 Stück Kohlenwagen mit Bremse zur Anschaffung (vergl. Vdgs.-Bl. Nr. 65). [16. Juni, Z. 24.651.]

Südbahn-Gesellschaft. (Vergnügungszüge in der Strecke Graz—Bruck a. d. M.) Während der Dauer der Sommersaison (vom 1. Juni bis 14. September) verkehren in der Strecke Graz—Bruck a. d. M. an jedem Sonn- und Feiertage mehrere Vergnügungszüge, zu welchen in Graz nach den Stationen Stübing, Peggau, Frohnleiten, Mixnitz, Pernegg und Bruck a. d. M. Tour- und Retourkarten II. und III. Classe zu besonders ermässigten Preisen ausgegeben werden. Die Fahrordnung dieser Vergnügungszüge ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Localbahn Innsbruck-Hall. (Anschaffung von Personenwagen.) Die von den Concessionären der genannten Localbahn eingereichten Typenpläne für Personenwagen, wonach vorläufig acht Stück bei einer inländischen Waggonfabrik in Bestellung gebracht werden, wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums unter einigen Vorbehalten genehmigt.
[11. Juni, Z. 24.940.]

Erste Pilsner Actien-Brauerei. (Anschaffung von 10 Stück Biertransportwagen.) Die genannte Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, vorläufig 10 Stück Biertransportwagen mit Bremse bei einer inländischen Waggonfabrik anzuschaffen. Die eingereichten Typenpläne wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt. Die fertig gestellten Wagen werden in den Fahrpark der k. k. Staatsbahnen eingereiht werden.
[21. Juni, Z. 24.530.]

Nachrichten aus Ungarn.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 9. Juni fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Friedrich von Harkány die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81 ex 1889) in Anwesenheit von 18 Actionären mit 1540 Actien statt, bei welchem Anlasse die kgl. ungarische Regierung durch den Sectionsrath Landau des ungar. Handelsministeriums vertreten war. Nach Constituirung des Bureaus und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Bericht über die Gestion der Direction im Betriebsjahr 1889 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen: die Betriebseinnahmen fl. 590.696·12 gegen fl. 595.932·54 und die Betriebsausgaben fl. 296.100·75 gegen fl. 325.995·91 im Vorjahre. Der Gesammtüberschuss im abgelaufenen Jahre beträgt fl. 294.595·37 gegen fl. 269.936·63 im Jahre 1888. Nach Abzug der für Investitionen verausgabten fl. 7771·78 ergibt sich ein Betriebsüberschuss von fl. 286.823·59 gegen fl. 258.251·82 im Jahre 1888; mithin hat sich der Betriebsüberschuss gegen das Vorjahr um fl. 28.571·77 oder 11·06 pCt. erhöht. Diese Erhöhung des Betriebsüberschusses resultirt ausschliesslich aus den bei den Ausgaben erzielten Ersparungen. An den Auslagen für Centralleitung wurden in Folge Verstaatlichung der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn fl. 2978·54 erspart, ferner für Bahnerhaltung um fl. 21.184·38 und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst um fl. 8353·36 weniger verausgabt als im Vorjahre. In Folge des günstigeren Betriebsergebnisses hat sich die Staatssubvention, welche im Vorjahre mit fl. 91.983·18 in Anspruch genommen wurde, für das abgelaufene Jahr auf fl. 63.241·41, somit um fl. 28.741·77 vermindert. Die Subvention zur Verzinsung und Amortisation des Investitions-Anlehens betrug zu Lasten des Staatsgarantie-Contos in Gold im abgelaufenen Jahre fl. 20·086·15 gegen fl. 20.475·26 für das Vorjahr. Die gesammten für das Jahr 1889 auf die Fünfkirchen-Barcser Bahn entfallenden Centralleitungskosten betragen fl. 19.968·09, während dieselben vor Creirung der gemeinschaftlichen Betriebs-Direction im Jahre 1881 fl. 38.645·97 betragen haben.

Für die Mitbenützung der Strecke Üszög—Szent-Lörincz wurden auf Grund des mit der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn abgeschlossenen Péage-Vertrages durch diese Bahn im abgelaufenen Jahre zusammen fl. 79.199·91 — um fl. 1818·38 weniger als im Jahre 1888 — an die Fünfkirchen-Barcser Bahn gezahlt. Das gesammte ursprüngliche Anlagecapital von fl. 6,913.200 hat sich im Jahre 1889 mit 4·15 pCt. verzinst gegen 3·74 pCt. im Vorjahre. Der Betriebscoëfficient beträgt 46·95 pCt. gegen 50·88 pCt. des Vorjahres. Bezüglich jener Differenzen, welche in der Angelegenheit des Investitions-Anlehens bestehen, hält die Direction an dem in früheren Jahresberichten präcisirten Standpunkt fest. Die mit der Regierung fortgesetzten mündlichen Verhandlungen lassen die endliche und entsprechende Regelung dieser Frage auch jetzt erhoffen. Der Bericht hebt schliesslich hervor, dass der Verkehr der gesellschaftlichen Linie in Folge Verstaatlichung der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn wohl in einzelnen Relationen abgenommen, im Ganzen jedoch keinen Rückschritt erfahren hat. Als Gegengewicht einer eventuell eintretenden Abnahme des Verkehrs hat die Direction einerseits die möglichste Verringerung der Betriebsausgaben und andererseits die Hebung des Localverkehres durch Herstellung von Industriegeleisen und Einräumung anderer Begünstigungen in Aussicht genommen. So hat die Gesellschaft das Zsolnay'sche Thon- und Porzellanwaarenfabriks-Etablissement zwischen Fünfkirchen und Ueszög mit der Bahn durch ein Geleise verbunden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und die Functionäre der Gesellschaft, wurde das Honorar der Aufsichtsräthe mit je 400 fl. fixirt und die bisherigen Aufsichtsräthe: Albert Holl, Ladislaus Nagy und Victor Oberschall, wiedergewählt.

Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 9. Juni fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Franz Chorin die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft, d. i. der im eigenen Betriebe der Gesellschaft stehenden, von der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der Ungar Nordostbahn abzweigenden Localbahnen Marmaros-Sziget—Sókamara—Rónászék und Marmaros-Sziget—Sókamara—Sugatag, statt, bei welchem Anlasse die kgl. ungarische Regierung durch den Ministerial-Secretär Tiberius Major des kgl. ungar. Handelsministeriums vertreten war. Nach Constituirung des Bureaus und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Directionsbericht über die Gestion der Direction im Betriebsjahre 1889 zur Verlesung. Diesem zufolge hat die Direction im Sinne eines bereits am 10. September 1887 erbrachten Beschlusses die nöthigen Schritte unternommen, um die schmalspurige Szigetkamra-Szlatinaer Salztransportbahn in eine normalspurige Bahn umzubauen, in Verbindung mit dieser Umgestaltung eine neue Brücke mit Eisenconstruction über die Theiss zu erstellen, und gleichzeitig von der Station Szigetkamra bis Kis-Bocsko eine mittelst einer Flügelbahn mit der Soda- und Chemikalienfabrik in N.-Bocsko zu verbindende normalspurige Bahn zu erbauen und behufs Erwirkung der Concession für die genannten zwei Bahnen.

Gelegentlich der im Handelsministerium stattgehabten Concessionsverhandlung wurde das effective Baucapital (inclus. ärarischer Umgestaltungsarbeiten etc.) für beide Linien mit fl. 662.000 festgestellt. Im Sinne der Concessions-Urkunde ist die Gesellschaft zur Beschaffung des Baucapitales ermächtigt, Titres im Nominalbetrage von fl. 846.500 zu emittiren, und zwar Prioritäts-Actien per fl. 614.800 und Stammactien per fl. 230.700. Als Gegenleistung des Aerars für diese zu investirenden Capitalien, namentlich für den Umbau der Szlatinaer Linie, sind der Gesellschaft durch das Finanz-, resp. Handelsministerium folgende Begünstigungen bereits bewilligt worden: Die im G.-A. XXXI ex 1880, resp. IV ex 1888 den Vicinalbahnen zugesicherte Einkommensteuer-, Transportsteuer-, Gebühren- und Stempelfreiheit; die Erhöhung des Frachtsatzes nach dem auf der Linie Szlatina verfrachteten Salze um 4·2 kr. per Metercentner vom 1. April 1890; die Verlängerung der Concession der Szigetkamra-Szlatinaer Bahn um 16 Jahre, die der Szigetkamra-Rónaszéker und Szigetkamra-Sugatager Bahnen um 12 Jahre, und in Folge dieser Concessions-Verlängerungen die Erstreckung der zwischen dem Finanzministerium und der Gesellschaft bestehenden Verträge über die diesen Bahnen garantirten jährl. Salzfrachten auf weitere 16, resp. 12 Jahre. Die Ueberlassung der zwei Kilometer langen ärarischen Flügelbahn zwischen M.-Sziget und Sókamara in unentgeltliche und freie Benützung der Gesellschaft bis Ablauf der verlängerten Salzbahn-Concession und die Bezahlung des gleichen Tarifes von 2·1 kr. per Metercentner nach allen ärarischen Frachten auf dieser Bahn, welcher derzeit an die Nordostbahn bezahlt wird; die unentgeltliche Ueberlassung der zum Baue der Bahnen zu benöthigenden ärarischen Grundflächen. Der Gesellschaft wurde Seitens der genannten zwei Ministerien die Ermächtigung ertheilt, gleichzeitig mit der Emission der Bautitres auch zur Einlösung, resp. Rückzahlung der gegenwärtig noch im Umlaufe befindlichen 6936 5percentigen Prioritäts-Actien im vollen Nennwerthe von fl. 693.600 7707 Stück $4^1/_2$percentige, in 36 Jahren

zu amortisirende Prioritäts-Actien im Nominale von fl. 770.700 zu emittiren, und die gegenwärtigen, noch weitere 24 Jahre im Umlauf bleibenden Stamm-Actien gegen 36jährige 4½percentige Stamm-Actien auszuwechseln, resp. bis Ablauf der verlängerten Concessionsdauer zu erstrecken. Nach Aufzählung aller durch diese Massnahmen der Gesellschaft erwachsenden Vortheile, wird hervorgehoben, dass die Uebernahme sämmtlicher Titres im Wege eines mit der Pester Ungarischen Commercialbank abgeschlossenen Uebereinkommens gesichert ist. Ferner wird gemeldet, dass auf Anordnung des Handelsministers der Betrieb der umzubauenden Linien durch die Nordostbahn (in Folge Verstaatlichung dieser Bahn durch die Ungarischen Staatsbahnen) zu führen ist. Hinsichtlich Bewerkstelligung dieser Arbeiten wurde mit Fritz Müller's Erben gemeinschaftlich mit August Flächer und Fritz Schoch ein Uebereinkommen vereinbart. Die Generalversammlung nahm den Bericht genehmigend zur Kenntniss, acceptirte die von der Direction gestellten Anträge, insbesondere den Umbau der Szigetkamra-Szlatinaer Bahn in eine normalspurige, und den Bau der Szigetkamra-Bocskoer Vicinalbahn; beschloss ferner auf Grund der zu ertheilenden Concession und mit Rücksicht auf den Erlass des Handelsministers behufs Beschaffung des Baucapitales und Rückzahlung der derzeit noch im Umlaufe befindlichen 5percentigen Prioritäts-Actien zum vollen Nominalwerthe von fl. 693.600, die Emission von 13.855 Stück über je fl. 100 lautenden 4½percentigen, in 36 Jahren zu verlosenden Prioritäts-Actien, ferner die Emission von 917 Stück über je fl. 100 lautenden 4½percentigen 36jährigen Stamm-Actien im Nominale von fl. 91.700 und von 1400 Stück über je fl. 100 lautenden 90jährigen Lit. B Stamm-Actien im Nominale von fl. 140.000 und die gleichzeitige Auswechslung der im Umlauf befindlichen Stamm-Actien gegen 4½percentige, um 12 Jahre länger im Umlaufe bleibende Stamm-Actien, bzw. die Erstreckung des Umlaufes der jetzigen Stamm-Actien um weitere 12 Jahre, und betraute mit der Verwerthung dieser Actien die Direction. Die Generalversammlung acceptirte ferner die modificirten Statuten und den mit der Nordostbahn abgeschlossenen Betriebsvertrag; sie ermächtigte weiter die Direction zum Abschlusse des definitiven Bauvertrages und zur Treffung aller jener Vorkehrungen und Verfügungen, welche sie hinsichtlich der Realisirung des Bauvertrages für nothwendig, zweckdienlich und im Interesse der Gesellschaft für nützlich erachtet.

Ausland.

Frankreich. (Neue Schienentype der Französischen Westbahn.) In Nr. 47, Jahrgang 1889, dieses Blattes wurde mitgetheilt, dass die Französische Nordbahn eine schwere, breitbasige Schiene im Gewichte von 43·2 kg pr. l. m. eingeführt hat. Nunmehr ist auch die Französische Westbahn diesem Beispiele gefolgt; diese letztere Bahn verwendete bisher bei ihrem Stahlschienen-Oberbaue mit symmetrischen Köpfen eine Schiene von 38·75 kg Gewicht pr. l. m., welche Type schon seit Langem in Verwendung steht und im Laufe der Zeit nur dahin eine Aenderung erfuhr, dass anstatt Eisen Stahl verwendet und eine Verstärkung des Geleises durch Näherlegung der Schwellen eingeführt wurde. Die Abnützung des Kopfes dieser Schienen betrug in Folge des gesteigerten Verkehres mit den schweren Maschinen bis zu 20 mm, und liessen sich derart abgenützte Schienen nicht mehr wenden. Die Französische Westbahn hat, um die alten Stühle beibehalten zu können, die Schienenform blos dahin geändert, dass auf den Fahrkopf eine Schichte von 12 mm aufgesetzt wurde. Die neue, 12 m lange Schiene besitzt nun ein Gewicht von 44 kg pr. l. m.; ihre Höhe beträgt 142 mm, der Kopf ist 62 mm breit, der Steg 18 mm stark. Gleichzeitig mit den neuen Schienen wurden auch verstärkte Winkellaschen eingeführt, und zwar: von 17 kg Gewicht per Paar, gegen 12·3 kg der alten. Die Winkellaschen besitzen 138 mm Höhe, der obere Schenkel ist 19 mm, der untere Schenkel 12 mm stark. Auf eine Schienenlänge entfallen normal 15 Querschwellen; bei stark beanspruchten Geleisen werden 18 Querschwellen verlegt. Bei den bemerkenswerth niederen Preisen des Oberbaumaterials in Frankreich, d. i. 150 Francs per Tonne Schienen und 160 Francs per Tonne Laschen, stellen sich die Mehrkosten des neuen Geleises blos auf 1 Frcs. 70 Cts. [„Schweiz. Bauztg."]

Nordamerika. (Güterwagen mit grosser Tragfähigkeit.) Auf der Providence und Boston Bahn sind seit sechs Jahren und auf der Chesapeak and Ohio Bahn seit vier Jahren Güterwagen, namentlich Kohlenwagen, in Verwendung, welche sich durch grosse Tragfähigkeit auszeichnen. Dieselben laufen auf zwei vierrädrigen Drehgestellen von je 1·5 m Achsdistanz, und beträgt das Leergewicht eines solchen Wagen 8 t, seine Ladefähigkeit durchschnittlich 30 t, im Maximum 40 t. Die leeren Wagon ruhen auf leichten Spiralfedern, der belastete auf Tragfedern von 100 t Gesammttragkraft.

— (Flammensignale.) Auf der New-Yorker Centralbahn sind Flammensignale im Gebrauch, welche Zusammenstösse aufeinanderfolgender Personenzüge verhüten sollen. Ausser den gewöhnlichen Knallsignalen und Signalfahnen sollen die Züge nach einer bezüglichen Vorschrift noch eine zinnerne Büchse mit verschiedenfarbigen Zündern führen, welche, wenn etwa ein Zug auf der Strecke liegen bleibt oder Verspätung erleidet, von der Hinterplattform des letzten Wagens brennend auf den Bahnkörper geworfen werden, um den Führer des folgenden Zuges rechtzeitig von dem Vorfall in Kenntniss zu setzen. Die Zünder, welche sich laut „Engineering News" auch bei starkem Sturme gut bewähren sollen, brennen 8, 10 und 12 Minuten und zeigen durch verschiedene Färbung ihres Lichtes die Art des Vorkommnisses genauer an. [„Centralbl. der Bauverwaltung."]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Bei dem k. k. Handels- und Seegerichte in Triest wurde am 6. Juni in das Handelsregister eingetragen

bei der Gesellschaftsfirma:

„Società di navigazione a vapore del Lloyd austro-ungarico"

oder deutsch:

„Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichisch-ungarischen Lloyd"

die in der Generalversammlung vom 14. Mai 1890 erfolgte Wiederwahl des Prinzen Egon Hohenlohe zum Verwaltungsrathe.

— Bei dem k. k. Kreis- als Handelsgerichte in Bozen wurde am 15. Juni 1890 im Register für Gesellschaftsfirmen eingetragen die

Actiengesellschaft Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Dieselbe gründet sich auf die Concessions-Urkunde vom 23. November 1889 und den Constituirungs-Vertrag vom 8. Juni 1890. Die Gesellschaft hat 90 Jahre zu dauern und bezweckt den Bau und den Betrieb der Localeisenbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Das Grundcapital besteht in 1,150.000 fl., welches in 5750 bereits volleingezahlte untheilbare Actien à 200 fl. eingetheilt ist, welche auf den Ueberbringer lauten. Prioritäts-Obligationen dürfen nicht ausgegeben werden.

Den Vorstand der Gesellschaft bildet der aus sieben Mitgliedern bestehende Verwaltungsrath, welcher seine Willenserklärungen dadurch kundgibt, dass der Firma zwei Mitglieder desselben oder ein Mitglied und ein mit der Procura versehener Gesellschaftsbeamter, welch Letzterer dann per procura zeichnet, ihre Unterschriften beisetzen. Die Bekanntmachungen erfolgen im „Tiroler Boten" und in der „Gazzetta di Trento".

Dem Herrn Julius Mühleisen wurde die Procura ertheilt.

Erzherzog Albrecht-Bahn. (Generalversammlung.) Am 13. Juni wurde die 15. ordentliche Generalversammlung der Erzherzog Albrecht-Bahn unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Calixt Fürsten Poninski und im Beisein des l. f. Commissärs, k. k. Ministerial-Secretär Edlen von Hankenberg, abgehalten. Die Versammlung genehmigte unter Umgangnahme von der Verlesung des Geschäftsberichtes die Bilanz pro 1889 und ertheilte dem Verwaltungsrathe ohne Debatte einstimmig das Absolutorium. In Betreff der Höhe des Einlösungsbetrages für den am 1. Juli 1890 fälligen Actiencoupon beantragt der Verwaltungsrath, die Generalversammlung wolle beschliessen: „Der Einlösungsbetrag für die Actiencoupons per 1. Jänner und 1. Juli 1890 wird zusammen auf 2 fl. Silber festgesetzt und wird daher der Verwaltungsrath, mit Rücksicht auf die mit 1 fl. Silber vollzogene Einlösung des am 1. Jänner 1890 fällig gewesenen Actiencoupons, ermächtigt, den am 1. Juli 1890 fällig werdenden Coupon mit 1 fl. Silber einzulösen." Der Antrag wurde einstimmig angenommen, ebenso der folgende, die Entlohnung des Verwaltungsrathes betreffende Antrag, dahin lautend: „Es wird dem Verwaltungsrathe als Relutum für den ihm nach den §§ 57 und 59 der Statuten gebührenden Anspruch auf Präsenzmarken für das Jahr 1890 ein Betrag von 6000 fl. be-

willigt, über dessen Vertheilung unter den einzelnen Mitgliedern der Verwaltungsrath selbst entscheidet." Mit der Wiederwahl des Revisions-Ausschusses schloss die Generalversammlung. In der unmittelbar auf die Generalversammlung folgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde die Neuwahl des Präsidiums, sowie jene des Executivcomité vorgenommen, wobei alle bisherigen Functionäre wiedergewählt worden sind.

Generalversammlungen.

26. Juni: Betriebs-Gesellschaft der orientalischen Eisenbahnen (Paris).
26. „ Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi).
26. „ Badener Tramway-Gesellschaft.
26. „ Eisenbahn Lemberg-Bełzec-Tomaszów.
26. „ Kolomeaer Localbahnen.
28. „ Localbahn Reichenberg-Gablonz.
28. „ Bozen-Meraner Bahn.
29. „ Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
30. „ Localbahn Asch-Rossbach.
30. „ Bukowinaer Localbahnen.
30. „ Localbahn Gleisdorf-Weiz.
30. „ Localbahn Wels-Aschach.
30. „ Eisenbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth.
17. Juli: Potscherad-Wurzmes.

Verlosungen.

Am 14. Mai:

Oesterr.-ungar. Lloyd-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Goldprioritäten der Anlehen vom Jahre 1874, 1881, 1882, 1884 und 1887 (Rückzahlung ab 31. December).

Am 2. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1886 (Rückzahlung ab 1. September 1890).

Warasdin-Golubovecer Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 14. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (Rückzahlung ab 1. Juli).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 32 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin), Nr. 40 (kgl. Eisenbahn-Direction — linksrheinische — zu Köln) und Nr. 41 (kgl. Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln) neu, sowie der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen), je der III. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt) und Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen), der VI. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen) und der XIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" herausgegeben worden. Ferner ist das alphabetische Verzeichniss der Stationen und Haltestellen (Nr. 130 der Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern) neu aufgestellt und an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche Exemplare von dieser Drucksache bestellt hatten, vertheilt worden. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 32, 40 und 41 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachträgen aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die geschäftsführende Verwaltung hat die Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen), Nr. 57 (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn), Nr. 75 a (priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, österr. Netz), Nr. 75 b (priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ungar. Netz) und Nr. 94 (kgl. Rumänische Eisenbahnen) neu, sowie zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" den XVIII. Nachtrag herausgegeben. Durch die neu herausgegebenen Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse werden die auf diesen Drucksachen näher bezeichneten Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse nebst Nachträgen aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXIX. Stückes.) Das am 21. Juni herausgegebene XXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1021: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. Juni 1890, Z. 48.854, betreffend die Gestattung der Ausladung von Schweinen in der Station Schlan.

Nr. 1022: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 12. Juni 1890, Z. 41.712, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Dembica.

Notiz. Verbot der Einfuhr von Kleinvieh aus Italien in die Schweiz.

— (Inhalt des XL. Stückes.) Das am 21. Juni herausgegebene XL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1023: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. Juni 1890, Z. 58.859, betreffend die Bestimmung der Stationen Horaždiowic-Babin, Klattau, Opočno, Libochowitz und Jungbunzlau als Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern.

Nr. 1024: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 18. Juni 1890, Z. 5127, betreffend Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche.

In Oesterreich-Ungarn angemeldete Privilegien.

Die Bruchzahl am Schlusse jeder Anmeldung bezeichnet das Datum, an dem das Privilegium angemeldet wurde.

Classe 13. Vorrichtung zur Verwerthung der Abgase an Dampfkesseln. — Johann Schmitz. 17./3.
„ 13. Neues Mittel zum Lösen von Kesselstein und zur Verhütung von Kesselsteinbildung. — Jacob Efrem und Albert Heimann. 3./5.
„ 13. Vorrichtung zur selbstthätigen Regulirung der Dampfkesselspeisung. — Samuel Reith. 5./5.
„ 13. Verbesserungen in dem Verfahren und den Mitteln, in Dampfkesseln Kesselstein zu entfernen und dessen Bildung vorzubeugen. — John Dresser, Alfred Homgren, Henry Ritter Mount und John Barnes. 6./5.
„ 13. Neuerungen an Dampfkesseln für Motoren (System Friedrich). — Theodor Graf. 10./5.
„ 14. Kraftausgleicher mit zwei im gemeinsamen Gehäuse arbeitenden Kolben und zwei rechtwinklig versetzten Kurbeln oder Cylindern für die Expansionswirkung in durch Dampf, Luft oder sonstige Flüssigkeiten getriebenen Maschinen. — Heinrich Adolf Hülsenberg. 5./5.
„ 14. Neuerung an Oberflächen-Condensatoren. — Theodor Graf. 10./5.
„ 19. Schienenreiniger für Strassenbahnen. — Wilhelm Baumeister. 9./5.
„ 20. Sicherheits-Eisenbahnwagen für Hofzüge. — Filipp Zipernovsky. 31./1.
„ 20. Dampfsandstreuer. — Alois Küntzl. 29./3.
„ 20. Universal-Geleise-Controlapparat. — W. Mathauser. 3./5.
„ 20. Neuerung an Rädern und Achsen für Eisenbahn-, Pferdebahn- und andere ähnliche Wagen. — Lindolpho José Vieira Ferraz. 5./5.
„ 20. Sicherheits-Signalapparat. — Salomon Herschthal. 6./5.
„ 20. Selbsthätige doppelte Sicherheitskupplung mit seitlicher Entkupplung für Eisenbahnfahrzeuge. — Alois Ogrisek. 7./5.
„ 20. Automatische Repetirvorrichtung für Allarm-Schüsse (Knallsignale) auf den Eisenbahnen. — Arturo Scartazzi und Antonio Oppessi. 8./5.
„ 20. Neuerungen an Centralweichen. — Adolf Krüzner. 10./5.
„ 20. Wagenschieber. — Ernst Schönberg. 10./5.
„ 20. Kupplung für Eisenbahnfahrzeuge. — Hermann Stricker. 12./5.
„ 21. Verbesserungen in der Erzeugung von Leuchtkörpern für elektrische und andere Lampen. — James Clegg. 7./5.
„ 21. Neuartige elektrische Batterie mit mehrfachen Kohlen. — André Million und Pierre Bony. 9./5.
„ 24. Verbesserter Feuerrost. — S. Moskovits. 17./1.
„ 24. Neuer Sparrost. — Vincenz Machovsky. 7./5.
„ 47. Neuerungen an Schmiervorrichtungen. — Alexander Koch. 2./5.
„ 47. Einrichtung zum centralen Betrieb von Schmierapparaten. — Jörgen Jörgensen. 5./5.
„ 47. Neuerungen an Lagern. — Hermann Stricker. 5./5.
„ 47. Ein Triebwerk, welches, in Wagenform hergestellt, zum Betriebe aller Maschinenarten, sowie auch zu allen Wagenarten und Fahrmitteln verwendet werden kann und sich durch die eigene Schwerkraft in Bewegung setzt. — Georg Veth und Carl Bayer. 9./5.
„ 47. Ein Verschlussstück für Fettschmierbüchsen. — Firma Wanner & Co. 10./5.
„ 59. Apparat zum Heben von Wasser mittelst comprimirter Luft. — Isidor Veith. 13./2.
„ 60. Neuerung an Regulatoren für Dampfmaschinen. — Theodor Graf. 10./5.
„ 63. Verbesserungen in der Beförderung von Wagen und an Apparaten hiefür. — John Storer Connely. 1./5.
„ 63. Federnder Bremsschuh für Wagenbremsen. — Gilbert Vacherat. 12./5.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung eines neuen directen Personentarifes.

Ab 1. Juli 1890 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn via Orló andererseits zur Einführung, mit welchem bereits die auf Basis der Zonentaxen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gebildeten Fahrpreise zur Einhebung gelangen.

Durch diesen Tarif wird die Fahrpreistabelle für den gleichen Verkehr vom 16. Juni 1890 aufgehoben.

Wien, am 22. Juni 1890. [432]

Sonstige Nachrichten.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn). (Aenderung von Frachtsätzen.) Mit Giltigkeit vom 20. Juni 1890 treten an Stelle der im Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 15, vom 15. Jänner 1880 vorgetragenen Frachtsätze des Classengutverkehres zwischen Bodenbach und Reitzenhain einerseits und den Stationen der Gruppen a und c der Betriebsämter Saarbrücken und Trier andererseits, die im Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbands-Gütertarif (Theil II, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1890) enthaltenen Frachtsätze der gleichen Verkehrsbeziehungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. (Frachtsätze für Magnesit.) Am 20. Juni 1890 treten für die Beförderung von Magnesit (roh, in Steinen, gebrannt oder gemahlen) in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg zwischen St. Michael und Dresden (sämmtliche Bahnhöfe) directe Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, Theil III, Heft Nr. 1, 2 und 3 des Gütertarifes. (Nachträge I.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1890 werden zu den Heften Nr. 1, 2 und 3 des Theiles III (Ausnahmetarif für Getreide etc.) des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes mit Oesterreich-Ungarn die Nachträge I herausgegeben, welche auch Aenderungen in den Einlagerungstabellen enthalten.

Böhmisch-Sächsischer und Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. (Aufhebung und Erhöhung von Frachtsätzen.) Mit Giltigkeit vom 1. August 1890 gelangen die Frachtsätze für Dux-Liptitz-Wächserhaus der Dux-Bodenbacher Bahn zur Aufhebung. Von diesem Zeitpunkte an werden alle Kohlensendungen, welche von den Ossegger Schächten zur Aufgabe gelangen, nicht mehr von Dux-Liptitz-Wächterhaus, sondern zu den für Ossegg bestehenden Frachtsätzen abgefertigt, womit eine geringfügige Erhöhung der seitherigen Frachten verbunden ist. Ferner tritt an dem genannten Tage eine Erhöhung des Frachtsatzes Ossegg-Schleiz von 74·5 auf 74·8 Mk. und desjenigen für Oberleutensdorf-Untermarxgrün von 61·2 auf 62·2 Mk. in Kraft.

Südbahn-Gesellschaft. (Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tour- und Retourkarten.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass von nun an bis auf Weiteres Tour- und Retourkarten zwischen Stationen des ungarischen Betriebsnetzes der Gesellschaft für eine Mindestentfernung von 137 km (274 km Doppelfahrt), welche nach oder von Stationen der Strecken Unter-Drauburg—Franzensfeste und Kufstein—Ala via Marburg lauten, sofern sie in der Zeit vom 1. Mai bis Ende August gelöst wurden oder gelöst werden, Giltigkeit bis Ende October 1890 haben. Für die ab 1. September gelösten derlei Billets tritt wieder die normalmässige Giltigkeitsdauer von 60 Tagen in Kraft.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Nachtrag VII zum Kilometerzeiger und Nachtrag III zu den Tarifen für die Linie Döbeln-Mügeln-Oschatz.) Mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf den Strecken Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf nebst Zweiglinien Brand-Langenau und Freiberg-Halsbrücke ist der Nachtrag VII zum Kilometerzeiger der kgl. Sächsischen Staatsbahnen, ferner der Nachtrag III zu den Specialbestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Döbeln-Mügeln-Oschatz und Mügeln—Nerchau-Trebsen in Kraft getreten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1345	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kupfer, roh und Zinn	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Lieben St. E. G. und Oe. N. W. B., sowie Bubna, Vysočan, Prag St. E. G., Oe. N. W. B., B. N. B. und Prag transit K. F. J. B.	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Tarife Oesterreich-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 1. März 1888. Tarif Oesterreich-Aussig-Landungsplatz vom 15. April 1888. Tarif Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag vom 1. September 1888	0·85 Mark	0·72*) Mark	0·13 Mark	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1891 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					0·77 Mark	0·67*) Mark	0·10 Mark			
				Dresden-Elbkai					1·32 Mark	1·19 Mark	0·13 Mark			
1346	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Zucker aller Art	Angern	Rzeszów	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Unterlassung einer bestimmten Routenvorschrift auf dem Frachtbriefe	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1890	Theil II Tarifheft 1, für den Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Gemeinschafts-Verkehr vom 1. Juli 1889	kr. 256·1	kr. 153·9	kr. 102·2	Im Kartirungswege		
				Bedihošt					218·2	137·7	80·5			
				Bisenz-Pisek					227·2	140·5	86·7			
				Branowitz					247·7	149 5	98·2			
				Brodek					202 2	132·6	69·6			
				Brünn					239·7	145·6	94·1			
				Chirlitz-Turas					235 7	144·0	91·7			
				Chropin					203 2	132 7	70·5			
				Chybi					133·2	109 1	24·1			
				Dürnkrut					253 1	152·4	100·7			
				Freiheitau					165 7	120 2	45·5			
				Göding					236 9	143·7	93·2			
				Hohenau					248·6	150·0	98·6			
				Hradisch					220·7	138·4	82·3			
				Hullein					205·2	133·4	71·8			
				Kojetein					205·7	133·8	71 9			
				Kostel					246·5	149 0	97·5			
				Kremsier					209·2	134·8	74·4			
				Krzenowitz					229·7	141·5	88·2			
				Kwassitz-Tlum.					208·7	134·8	73·9			
				Leipnik					190·2	128·6	61 6			
				Lundenburg					243·2	147·3	95 9			
				Mähr.-Ostrau					155·7	117·2	38·5			
				Mödritz					242·0	146·7	95·3			
				Napagedl					214·7	136·4	78 3			
				Nezamislitz					211·7	135·6	76·1			
				Olmütz					208·7	134 8	73·9			
				Prerau					197·7	131·0	66·7			
				Radwanitz					193 7	132·3	61·4			
				Raigern					243·5	147·2	96·3			
				Rohatetz					233·7	142·8	90·9			
				Rohrbach-Seel.					245·3	148·3	97·0			
				Saitz					248 9	150·0	98·9			
				Sokolnitz					233·7	143·1	90·6			
				Standing					167·2	120·8	46·4			
				Sternberg					216·2	136·9	79·3			
				Troppau					172·7	122 7	50·0			
				Wischau					219·2	138·0	81·2			
				Wrbatek					215·7	136·7	79·0			
				Vschetul				Localtarife	Besteht kein directer Tarif-Frachtsatz	134·3	—			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1347	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau, als: a) Lazisk, Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagrube und Trautscholdsegengrube b) Emmagrube, Beatenglückgrube, Hoymgrube, Czernitz, Leogrube u. Charlottengrube c) Orzesche d) Emanuelsegen- u. Bradegrube e) den übrigen derzeit bestehenden, im Nachtrage VI des nebenbezeichneten Tarifes angeführten Grubenstationen	Wadowice	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Unterlassung jeder Routenvorschrift auf den Frachtbriefen	Vom 1. August 1890 bis 31. Juli 1891	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. vom 1. October 1886	Verschieden	Verschieden	kr. a) 7·6 b) 8·7 c) 9·7 d) 10·7 e) 11·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1348	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Packpapier und Pappendeckel. 1. bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bielitz transito für Sendungen von Wadowice	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Allgemeinen, mit Ausnahme für Sendungen in der Strecke Wadowice-Bielitz transito-Střebetitz inclus.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen in der Strecke Wadowice-Bielitz per Bahn und zu den bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen	Vom 1. August 1890 bis 31. Juli 1891	Localtarife	Frachtsätze der Classe A aus dem Localtarife vom 1. November 1889	Verschieden	6·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die einen Rückvergütungsstempel von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Frachtbegünstigung ad 2. hat für Sendungen mit der Bestimmung für ungarische Stationen keine Giltigkeit
				Wadowice	Kalwarya trans. für Podgórze				kr. 13·0	kr. 11·0	kr. 2·0			
			2. bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Bielitz transito für Sendungen von Wadowice	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, mit Ausschluss der Localbahnstrecken					0·41 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg				
1349	Böhmischen Commercialbahnen		Schotter und Bruchsteine (excl. Kalksteine)	Starémisto	Dymokur	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Ausnahmetarif für Ziegel, Schotter etc. vom 15. August 1884	kr. 11·2	kr. 10·2	kr. 1·0	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen.
					Roždalovic				8·8	8·0*)	0·8			*) Der Frachtsatz von 8 kr. pro 100 kg gilt rücksichtlich der Strecke Starémisto-Roždalovic auch für roh behauene Bausteine in Quadern oder Platten in vollen Wagenladungen
					Königstadtl				13·0	12·5	0·5			
					Ronov-Woskořinek				11·0	10·5	0·5			
					Nimburg St.E.G.				13·0	12·5	0·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1350	Böhmischen Nordbahn		Kohle	Kralup transit	Wlkawa	Anwendung des directen Tarifes für Buschtěhrad-Kladnoer Kohle vom 15. October 1886	Bis 30. Juni 1891	Wie nebig	24·1 kr. ab Kralup	23·6 kr. ab Kralup	0·5 kr. ab Kralup	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsscheine vor dem 1. August 1891	
1351	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Karbitz	Kromau	Wagenladungen von mindestens 10000 kg. Beachtung der im directen Tarife für den Kohlenverkehr enthaltenen Bestimmungen. Instradirung via Aussig St.E.G.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Directer Kohlentarif von A.T.E.- nach St.E.G.-Stationen vom 1. April 1890	54·7 kr. ö. W.	50·6 kr. ö. W.	4·1 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Recepisse ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Empfängerin lautend, vierteljährig, spätestens 3 Wochen nach Quartalschluss einzubringen. Duplicat-Recepisse werden nicht berücksichtigt; ebenso erlischt nach Ablauf der für die Vorlage der Refactierechnung bestimmten Zeit jeder Refactieanspruch	
1352	Südbahn-Gesellschaft		Kartoffelstärke, Kartoffelmehl, Weizenstärke, Dextrin, Kleber, Kartoffelzucker und Kartoffelsyrup	Uj-Szöny	Cormons transit Peri transit	Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen mit Frachtbriefen ab Almás-Füzitö nach Italien zur Aufgabe gelangen. Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr und der Instradirungs-Vorschriften zu diesem Tarife	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Variabel	25·0 33·0 Francs per Tonne	Variabel	Im Kartirungswege		
1353	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben	Sissek	Nach den im nebenstehend bezeichneten Tarif angeführten Stationen der Französischen Ostbahn Buchs transit und Bregenz transit für den Verkehr nach Belgien*)	Unter Aufrechthaltung der in den neben bezeichneten directen Tarifen enthaltenen einschlägigen Bestimmungen. *) Der Nachlass auf die directen Frachtsätze nach Buchs transit und Bregenz transit gilt nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte, bezw. für nach belgischen Stationen adressirte Transporte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Oesterr.-Ungar.-Südd.-Französischer Verbandstarif, Nachtrag 8 A zu Theil III vom 1. August 1887 Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif, Theil IV, Heft 2 vom 1. März 1890 (Frachtsatz der Serie III)	Verschieden 279 Centimes	Verschieden 257 Centimes	22 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1354	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure	Liesing	Budapest St.E.G. " Franzstadt " Josefstadt " Leopoldstadt " Kelenföld " D.U.Fr.B. " Südbahn	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Heft 3, giltig vom 1. März 1886	Verschieden	69·0 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Die im Verkehre von Wien nach Budapest giltigen Refactien finden auf nebige Transporte keine Anwendung
1355	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Dolina	Buchs, Bregenz und Lindau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen Frachtbriefen ohne Routenvorschrift	Vom 1. Juli bis 31. December 1890	Localtarif, bezw. Tarif für den Galizisch-Südwestösterr. Gemeinschafts-Verkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 204·8		Im Kartirungswege		
					St. Margrethen					207·3				
				Wygoda	Buchs, Bregenz und Lindau					214·8				
					St. Margrethen					217·3				

Offert-Ausschreibung.

Von der Direction der **k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn** wird zum Zwecke der Ergänzung der mechanischen Einrichtungen ihrer Hauptwerkstätte in Ruttka die Lieferung von diversen **Werkzeugmaschinen, Vorrichtungen und Werkzeuge** im Submissionswege vergeben.

Die nähere Beschreibung der zu liefernden Werkzeugmaschinen, Apparate und Werkzeuge kann bei der Maschinen-Section (V. Bezirk, Marie Valeriegasse 11, II. Stock, Thür 12) eingesehen, resp. gegen Erlag von 25 kr. erhalten werden.

Die auf die Lieferung benannter Gegenstände bezughabenden Offerte sind bis 12 Uhr Mittags des 31. Juli 1890, gesiegelt und mit der Aufschrift „Offert zur Zahl 14.763/90" bei unserem Secretariate portofrei einzureichen.

Als Beilagen haben die Offerte zu enthalten:

1. Ein vom Offerenten unterfertigtes Verzeichniss über diejenigen Werkzeugmaschinen und Werkzeuge, auf deren Lieferung der Offerent reflectirt; das Offert kann sich auf sämmtliche Gegenstände oder auch nur auf einen Theil der Werkzeugmaschinen und Apparate, jedoch nur auf alle in einer Post angeführten Werkzeuge zusammen beziehen. In diesem Verzeichnisse ist anzugeben:

a) der Preis der offerirten Werkzeugmaschinen, Apparate und Werkzeuge separat für jeden Gegenstand. Die Preise sind franco verzollt einer unserer Stationen anzugeben;

b) der kürzeste Liefertermin, vom Tage der erfolgten definitiven Bestellung ab gerechnet.

2. Die Dispositionszeichnungen der offerirten Maschinen und Apparate, aus welchen die Einrichtung und Construction derselben genau zu entnehmen ist.

Die Direction behält sich das Recht vor, ohne Rücksicht auf die offerirten Preise unter den Offerenten frei zu wählen.

Budapest, am 20. Juni 1890.

Die leitende Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Kundmachung.

Die zehnte ordentliche Generalversammlung der

Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft

hat aus dem im Jahre 1889 erzielten Ergebnisse eine

vierpercentige Dividende

zur Vertheilung zu bringen beschlossen.

Diesem Beschlusse entsprechend, wird der Actiencoupon Nr. 9 (Coupon pro 1889)

mit acht Gulden ö. W.

eingelöst.

Die Einlösung erfolgt vom 1. Juli ab
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, sowie bei deren Zweiganstalten in Prag, Brünn, Troppau, Triest und Lemberg,
in **Wien** bei der Union-Bank,
in **Prag** bei der Böhmischen Union-Bank,
in **Berlin** bei den Herren Born & Busse
in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Effecten- und Wechselbank
in **Hamburg** bei den Herren M. M. Warburg & Co.
in **Leipzig** bei der Leipziger Bank
} zahlbar in Reichsmark zum jeweiligen Tagescourse der österr. Noten.

Wien, 24. Juni 1890.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Oesterr.-ungar. Lloyd.

Export-Tarif ab Triest und Fiume nach italienischen und levantinischen Häfen

giltig vom 1. Jänner 1887 ab.

Von Triest oder Fiume nach	Frachtsätze für: Güter der Classe A, für je 100 Kilo Gewicht, fl.	kr.	Güter der Classe B, fl.	kr.	Güter der Classe C, fl.	kr.	Werthe, für je 100 fl., fl.	kr.	Ein Packet oder kleines Collo	
I. Lloyd-Dienst:									Bis zum Gewichte von 15 kg 30%, von 15 bis 50 kg 50% des Frachtsatzes für Güter, mit Rücksicht auf die Classe derselben. Minimalfracht 20 kr.	
Ancona	—	40	—	60	—	80	—	20		
Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	—	20		
Sti. Quaranta, Pargo, Sta. Maura, Prevesa, Argostoli, Zante, Cerigo, Piräus, Syra, Scio, Catacolo, Patras, Calamata	—	80	1	20	1	60	—	20		
Insel Candien, Smyrna, Cesmè, Volo, Metelino, Tenedos, Leros, Alexandrien, Constantinopel, Dardanellen, Gallipoli, Rhodus, Lagos, Salonich, Orphano, Cavalla, Dedeagh	—	90	1	35	1	80	—	25		
Varna, Port Said, Ineboli, Kustendje	1	—	1	50	2	—	—	30		
Jaffa, Cypern, Odessa, Samsun, Sulina, Beyruth, Caifa, Galatz, Braila, Tulcia, Trapezunt, Kerasund, Batum	1	20	1	80	2	40	—	30		
II. Combinirter Verkehr:									Minimalfracht fl.	kr.
a) mit Ueberschiffung in Alexandrien:										
Lattachia, Tripoli, Alessandretta, Mersina	1	70	2	25	3	—	—	50	1	—
b) mit Ueberschiffung in Constantinopel:										
Burgas	1	40	2	10	2	80	—	—	1	—
Poti	1	80	2	70	3	60	—	—	1	—

Die Frachten werden in Gold behoben.

Die Güter werden eingetheilt: In Classe **A**, wenn dieselben mehr als 10 kg per englischen Kubikfuss (353 kg per Kubikmeter) wiegen; in Classe **B**. wenn dieselben unter 10 kg per englischen Kubikfuss (353 kg per Kubikmeter), aber über 5 kg per englischen Kubikfuss (176 kg per Kubikmeter) wiegen, und endlich in Classe **C**, wenn die Güter unter 5 kg per englischen Kubikfuss (176 kg per Kubikmeter), aber über $2^1/_2$ kg per englischen Kubikfuss (88 kg per Kubikmeter) wiegen.

Für Colli, deren Gewicht 50 kg übersteigt, wird dasselbe nach Zehnern abgerundet und die Fracht zum Satze der betreffenden Waarenclasse berechnet.

Gänzlich ausgeschlossen von diesem Tarife sind jene Gegenstände, welche entweder ein bedeutendes Gewicht haben, wie Maschinen, Kessel, Waggons, Schienen etc., oder aber von ausserordentlichen Dimensionen sind, wie Hölzer, Fuhrwerke etc. etc. und auch solche, deren Volumen im Verhältniss zum Gewichte ein überaus grosses ist, wie leere Fässer und Kisten, künstliche Blumen, Strohwaaren, Möbel, nicht gepresstes Heu oder Wolle und dergleichen.

Für solche Gegenstände muss die Fracht von Fall zu Fall bestimmt werden.

Der Werthtarif findet Anwendung auf Geldsendungen, Gegenstände aus Gold oder Silber, Bijouteriewaaren und Güter, deren Werth den Betrag von Tausend Gulden pro 100 kg übersteigt.

Normal-Tarif für den directen Lloydverkehr nach Indien, China und Japan via Suez-Canal.

von Triest nach	Frachtsätze für: Waaren, weniger als $12^1/_2$ kg per engl. Kubikfuss wiegend, per 40 engl. Kubikfuss, fl. Gold	Waaren, $12^1/_2$ kg und mehr per engl. Kubikfuss wiegend, per 1000 kg, fl. Gold	Baarschaft und Werthe: Baarschaft, %	Uhren, Bijouterien, Gold- u. Silbergeräthe, Seidenwaaren, %	Minimal-Fracht für ein Connossement, fl. Gold	Assecuranz-Prämien für Waaren u. Werthsachen, %	für Werthe, %	Anmerkungen
a) Directer Dienst:						0·30	0·16	Während des Sommers
Port Said	6·—	8·—	0·30	0·30	0 50	0·38	0·16	„ „ Winters
Suez	7·—	10·—	0·45	0·80		0·45	0·20	
Aden	8·—	12·—	0·45	0·80		0·65	0 30	
Bombay	10·—	15 —	0 45	1·—		0·75	0·30	
Colombo	13·—	19·—	0·50	1·25	3.—	0·85	0·30	
Penang	17·—	24·—	0·50	1·50		0·90	0 34	
Singapore	17·—	24·—	0·50	1·50		0 90	0·34	
Hongkong	20·—	30·—	0·75	1·50		0·95	0 40	
b) mit Ueberschiffung in Suez:								
Djeddah	14·—	20·—	1·—	1·50		0·65	0·30	
Massaua	14·—	20·—	0·95	1·30	3.—	0·70	0·30	
Hodeidah	20·—	30·—	1·50	2·50		0·80	0·30	
Suakim	15 —	22·—	0·95	1·30		0·65	0·30	
c) mit Ueberschiffung in Colombo:								
Madras, Calcutta	17·—	24·—	0·50	1·25	3.—	0·85	0·34	

(119)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Für das Ausland auch bei allen Postämtern. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreise: Für Österreich-Ungarn jährlich . 12 fl. Im Deutsch-Österreichischen Postverbande jährlich . . . . . 25 Mk. Für das übrige Ausland . . . . 33 Frcs. Inserate pr. 2spalt. Petitzeile 18 kr. = 30 Pfg.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 74. **Wien, 28. Juni 1890.** **III. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 16. Juni 1890, Z. 18.177, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Einführung von Controlvorrichtungen zur Bemessung der Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge.

Die von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen gepflogenen Erhebungen über die Ursachen eingetretener Eisenbahn-Unfälle stellen es ausser Zweifel, dass gar manche der in letzterer Zeit vorgekommenen grösseren Unfälle geradezu durch vorschriftswidrig schnelles Fahren der Züge, insbesondere in Strecken mit grösseren Gefällen, sowie in Strecken mit erheblich verschiedenen Niveauverhältnissen, bezw. durch vorzeitige Einfahrt von Zügen in die Stationen herbeigeführt worden sind.

Die in dieser Beziehung gesammelten Erfahrungen weisen auf die entschiedenen Vortheile hin, welche für die Erhöhung der Betriebssicherheit sowohl auf der offenen Strecke, als auch in den Stationen durch die Ausübung einer regelmässigen und sicheren Controle über die von den Locomotivführern eingehaltenen Fahrzeiten, bezw. Fahrgeschwindigkeiten gewonnen werden können.

Durch fortgesetzte Verfolgung dieser Frage ist es der Eisenbahntechnik in den letzten Jahren gelungen, ein thatsächlich völlig befriedigendes Mittel zur Lösung der gestellten Aufgabe in den bei ausländischen, und besonders bei den deutschen Bahnen bereits in grösserem Umfange in Verwendung stehenden und bewährten elektrischen Contactvorrichtungen zu finden, welche entweder in gleichmässigen Abständen von je 1 km Länge angebracht, oder eine im grösseren Gefälle liegende Theilstrecke begrenzend, durch die Räder des fahrenden Zuges niedergedrückt werden, dabei einen elektrischen Stromkreis schliessen, und mittelst desselben an einem Registrirapparate sichtbare Zeichen hinterlassen.

Auch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat die successive Einführung der elektrischen Radtaster bereits in Aussicht genommen, und gedenkt dieselben zunächst in einigen Theilstrecken mit grossen Steigungen einzuführen.

Die Wichtigkeit der erwähnten, durch die vorliegenden Erfahrungen bewährten Controleinrichtung für die Sicherheit des Betriebes bietet dem Handelsministerium Anlass, der geehrten Gesellschaft die successive Einführung dieser Vorrichtung, bezw. die Herstellung von Einrichtungen, welche es ermöglichen, die Fahrgeschwindigkeit der Züge in zuverlässiger Weise zu überwachen, und die Bewegung derselben auf den Strecken von den Stationen aus zu verfolgen, auf den als Hauptbahnen betriebenen Linien zunächst in Theilstrecken mit grossen Steigungen, sodann aber auch auf Strecken mit günstigen Neigungsverhältnissen dringend zu empfehlen.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, den Gegenstand in Erwägung zu ziehen, und im Falle der vorausgesetzten zustimmenden Beschlussfassung das Programm, nach welchem die dortige Verwaltung unter entsprechender Bedachtnahme auf den Kostenaufwand mit der successiven Herstellung dieser Controleinrichtung in den nächstfolgenden Jahren vorzugehen gedenkt, bis längstens Ende Juli 1890 anher vorzulegen, damit die Aufsichtsbehörde in die Lage gesetzt werde, sich von der fortschreitenden Einführung dieser Vorkehrung jederzeit überzeugen zu können.

Wien, am 16. Juni 1890.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 24. Juni 1890, Z. 27.391, an sämmtliche Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend sanitäre Massnahmen anlässlich des Auftretens einer choleraartigen Epidemie in Spanien.

Aus Anlass des Auftretens einer choleraartigen epidemischen Krankheit im südlichen Theile Spaniens hat das k. k. Ministerium des Innern unterm 20. Juni l. J., Z. 11.599, das Ersuchen anher gestellt, zu veranlassen, dass der Herstellung und Erhaltung eines in sanitärer Hinsicht untadelhaften Zustandes der Warteräume, Aborte und Pissoirs auf allen Eisenbahnstationen die erforderliche Aufmerksamkeit zugewendet werde.

Hievon wird die geehrte Verwaltung mit der Einladung in Kenntniss gesetzt, sofort die entsprechenden Verfügungen zu treffen.

Wien, am 24. Juni 1890.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Die Tramways mit Pferde- u. Locomotivbetrieb in Oesterreich.

Im Anhange zu den vom statistischen Departement im k. k. Handelsministerium veröffentlichten, in Nr. 58 u. ff. des „Verordnungs-Blatt" besprochenen Hauptergebnissen der österr. Eisenbahnstatistik im Jahre 1888 sind Zusammenstellungen über die Bestandes-, Betriebs- und finanziellen Ergebnisse der Tramways mit Pferde- und Locomotivbetrieb in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern enthalten, denen wir die nachfolgenden Daten entnehmen. Am Schlusse des Jahres 1888 bestanden in Oesterreich 14 Tramway-Unternehmungen zu Wien und Umgebung, Baden bei Wien, Linz, Salzburg, Graz, Triest, Prag, Brünn, Krakau und Lemberg, deren Linien eine Gesammtlänge von 226·883 km hatten, und die über ein Betriebsmaterial von 3841 Pferden, 79 Locomotiven, 1255 Personen- und 224 Lastwagen verfügten, womit im genannten Jahre 68,912.142 Personen und 80.710 t Güter befördert wurden. Von der vorbezifferten Länge der Tramways entfielen Kilometer:

auf die	Linien mit		im Ganzen	in pCt. der Gesammtlänge
	Pferdebetrieb	Locomotivbetrieb		
Wiener Tramway-Gesellschaft	63·770	—	63·770	28·01
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft*) .	16·424	6·813	23·237	10·24
Wiener Localbahn-Gesellschaft . . .	—	12·856	12·856	5·67
Dampftramway (Krauss & Comp.) . .	—	45·401	45·401	20·01
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft . .	2·200	3·450	5·650	2·49
Badener Tramway-Gesellschaft . . .	3·000	—	3·000	1·32
Tramway Linz-Urfahr	2·620	—	2·620	1·15
Salzburger Localbahn (Dampftramway)	—	13·243	13·243	5·84
Grazer Tramway	9·476	—	9·476	4·17
Società-Triestina-Tramway	10·360	—	10·360	4·56
Prager Tramway	18·536	—	18·536	8·16
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft .	—	10·134	10·134	4·60
Krakauer Tramway-Gesellschaft . . .	2·800	—	2·800	1·23
Lemberger Tramway	5·800	—	5·800	2·55
Zusammen . . .	134·986	91·897	226·883	100·00

Die Beträge des von den Tramway-Unternehmungen (ausgenommen jener zu Linz, für welche diesbezügliche Angaben nicht zu erlangen waren) bis Ende 1888 für die Herstellung der Bahnanlagen und die Beschaffung des Betriebsmaterials verausgabten Capitals sind der folgenden Zusammenstellung zu entnehmen. Es betrug in Gulden das verwendete Anlagecapital:

	für die Herstellung der Bahnanlagen	für die Beschaffung des Betriebsmaterials	im Ganzen
Wiener Tramway-Gesellschaft	8,919.236	1,371.208	10,290.444
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft**) .	3,408.489	641.046	4,049.535
Wiener Localbahn-Gesellschaft	574.884	209.552	784.436
Dampftramway (Krauss & Comp.) . . .	2,937.745	632.615	3,570.360
Badener Tramway-Gesellschaft	103.287	34.118	137.405
Tramway Linz-Urfahr	—	—	—
Salzburger Localbahn (Dampftramway) .	350.000	120.000	470 000
Grazer Tramway	(700.000	)	700.000
Società-Triestina-Tramway	178.336	839.438	1,017.774
Prager Tramway	2,843.076	288.346	3,131.422
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft . .	465.489	114.511	580.000
Krakauer Tramway-Gesellschaft	150.993	32.446	183.439
Lemberger Tramway	336.723	96.074	432.797
Zusammen . . .	(25,347.612	)	25,347.612

*) Im Betriebe der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, bei welcher in den folgenden Zusammenstellungen die Daten über Anlagecapital, Betriebsmaterial, Verkehrs- und finanzielle Verhältnisse cumulativ mit nachgewiesen sind.

**) Einschliesslich der Tramwaystrecken der Kahlenberg-Eisenbahn.

Das Betriebsmaterial der in Rede stehenden Tramways bestand im Jahre 1888 aus:

	Pferde	Locomotiven	Personenwagen	Lastwagen
Wiener Tramway-Gesellschaft	2442	—	604	78
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	491	29	210	—
Wiener Localbahn-Gesellschaft	—	7	10	109
Dampftramway (Krauss & Comp.)	—	28	97	21
Badener Tramway-Gesellschaft	30	—	18	2
Tramway Linz-Urfahr	32	—	18	—
Salzburger Localbahn (Dampftramway)	—	6	23	4
Grazer Tramway	118	—	41	1
Società-Triestina-Tramway	217	—	59	—
Prager Tramway	363	—	100	—
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	—	9	24	1
Krakauer Tramway-Gesellschaft	40	—	14	5
Lemberger Tramway	108	—	37	3
Zusammen . . .	3841	79	1255	224

Die Triester Tramway besitzt ausserdem noch 160 Equipagen, Omnibusse und Streifwagen, für welche die hier ausgewiesenen Pferde gleichfalls in Verwendung kommen. Als Lastwagen der Wiener Tramway-Gesellschaft sind 1 Pferdetransportwagen, 18 Salzstreuwagen und 59 Schneepflüge eingestellt. — Die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Tramways (ausgenommen letztere für die Linzer Tramway, bezüglich welcher keine Angaben zu erlangen waren) gestalteten sich im Jahre 1888 folgendermassen: Es betrugen die

	Personenbeförderung Personenanzahl	Güterbeförderung Tonnen	Einnahmen fl.	Ausgaben fl.
Wiener Tramway-Gesellschaft	41,985.327	—	3,671.581	3,083.756
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft . . .	8,763.359	—	782.844	639.778
Wiener Localbahn-Gesellschaft	366.773	56.015	63.793	79-403
Dampftramway (Krauss & Comp.) . . .	1,805.159	3.291	285.426	179.367
Badener Tramway-Gesellschaft	204.659	—	23.550	19 070
Tramway Linz-Urfahr	561.643	—	—	—
Salzburger Localbahn (Dampftramway) .	222.596	18.737	62.459	29.389
Grazer Tramway	1,828.632	—	182.078	122.346
Società-Triestina-Tramway	2,906.518	—	258.851	195.607
Prager Tramway	6,659.180	—	451.294	392.818
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft . .	832.497	2.667	85.646	53.199
Krakauer Tramway-Gesellschaft	978.101	—	41.023	35.283
Lemberger Tramway	1,797.698	—	104.142	95.977
Zusammen . . .	68,912.142	80.710	6,012.687	4,925.993

Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn im Jahre 1889.

Der Verwaltungs-Ausschuss des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn, bestehend aus den vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen, den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Südbahn-Gesellschaft, Galizischen Carl Ludwig-Bahn, Ungarischen Nordostbahn, den königl. Ungarischen Staatsbahnen (vorsitzende Verwaltung), der Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (Budapester Directorium) und der an Stelle der ausgeschiedenen Budapest-Fünfkirchner Bahn und Ungarischen Westbahn neugewählten Direction der kgl. Serbischen Staatsbahnen und der Betriebs - Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahn, veröffentlicht den Bericht für das Rechnungsjahr 1889, aus welchem zu entnehmen ist, dass die vom Bureau erstellten Generalabrechnungen ausnahmslos terminmässig zum Versandt gelangten.

In die Reihe der Theilnehmer des Bureau ist die Torontaler Localeisenbahn-Gesellschaft eingetreten.

Der Verwaltungs-Ausschuss conferirte in 6 Sitzungen über Bureau-Angelegenheiten, erledigte in denselben die ihm statutarisch zugewiesenen Geschäftsagenden, holte in den der Specialconferenz zufallenden Angelegenheiten die Entscheidung derselben ein und überwies offene Fragen principieller Natur an die Fachreferenten-Conferenzen. — Mit dem Rechnungsmonate Februar 1889 erfolgte die allgemein als Fortschritt begrüsste Einführung der Antheils-Berechnungshefte, welchen Umstand eine Verwaltung zum Anlasse nahm, die Frage zu ventiliren, ob es nicht durchführbar wäre, die verbandweise Abrechnung in sämmtlichen Gemeinschaftsverkehren einzuführen und womöglich gleichzeitig mit der normalen Abrechnung die cartellmässige Abrechnung zu verbinden; der Verwaltungs-Ausschuss nahm Anlass, den auf die Einführung der Antheils-Berechnungshefte in sämmtlichen Gemeinschaftsverkehren Bezug habenden Theil der Frage auf die Tagesordnung der Fachreferenten-Conferenz zu setzen, und neigte der Ansicht zu, dass bezüglich der combinirten Abrechnung die Entscheidung dem freien Uebereinkommen der an den einzelnen Gemeinschaftsverkehren betheiligten Verwaltungen vorzubehalten wäre.

Hinsichtlich der Abrechnung des directen Verkehres zwischen Oesterreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien und der

Türkei, fanden im Berichtsjahre zwei Conferenzen statt, in welchen die Bestimmungen für das Verrechnungs- und Abrechnungsverfahren entworfen wurden. Die Behandlung der Umkartirungs- bezw. Creditirungs - Ausweise ist im vollen Zuge und ein nicht geringer Theil des Materials bereits soweit verarbeitet, dass im Rechnungsjahre 1890 zur cartellmässigen Abrechnung geschritten werden kann.

Dem Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau waren in dem Rechnungsjahre 1889 zugewiesen: Der Personen- und Reisegepäcksverkehr (incl. der mit Transportsregister verrechneten Personen und Sachen) von ungarischen Stationen nach ungarischen Stationen auch in dem Falle, wenn der Transport über Oesterreich erfolgt, von Ungarn und von den österreichischen Stationen der Kaschau - Oderberger Bahn nach Oesterreich, Bosnien und Serbien, sowie nach Schiffstationen des adriatischen Meeres, ferner von Bosnien und Serbien nach Ungarn und Oesterreich, der Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, der Verbands - Güterverkehr (exclusive der mit Frachtkarten verrechneten Militärgüter) von ungarischen Stationen (exclusive Fiume) und den Stationen der Bosna-Bahn nach sämmtlichen Wiener Stationen und vice versa, von ungarischen Stationen (excl. Fiume) und den österr. Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach sämmtlichen galizischen Stationen und vice versa, ferner von ungarischen Stationen (excl. Fiume) nach Stationen der Bruck-Simmeringer und der Bruck—Deutsch - Altenburger Linie der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und vice versa, der Verbands-Güterverkehr (incl. der mit Frachtkarten verrechneten Militärgüter) von ungarischen Stationen nach ungarischen Stationen auch in dem Falle, wenn der Transport über Oesterreich erfolgt, von ungarischen Stationen (excl. Fiume) nach österr. Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und vice versa, von ungarischen Stationen nach den Stationen Triest, Fiume, Cormons (transit) und Steinfeld, sowie vice versa, von ungarischen Stationen und den österr. Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der Bosna-Bahn und vice versa, ferner von Stationen der Bosna-Bahn und der Militärbahn nach allen sowohl österr. als ungar. Stationen der Südbahn und vice versa, der Verbands-Güterverkehr (excl. der mit Frachtkarten verrechneten Militärgüter) von Stationen der Militärbahn nach ungarischen Stationen und nach den österr. Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und vice versa, der Verbands-Güterverkehr von Stationen der Serbischen Staatsbahnen nach ungarischen und österr. Stationen und vice versa, der Güterverkehr von Stationen der Ungarischen Staatsbahnen und der Südbahn nach den Agentien der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und vice versa, dann von Fiume und Triest nach der Bosna-Bahn und vice versa, endlich der Anschluss-Güterverkehr zwischen der Südbahn österr. und ungar. Linien zuzüglich der Eisenbahn Barcs-Pakrác, Güns-Steinamanger, Spielfeld-Radkersburg und Wien - Pottendorf einerseits und den Ungarischen Staatsbahnen inclusive der im Betriebe derselben stehenden Localbahnen und der Budapest - Fünfkirchner Linie, der Raab - Oedenburg - Ebenfurther, Fünfkirchen-Barcser, der Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ungar. Netz) und der Localbahn Keszthely-Balaton-Sz. György andererseits, der Linie Graz-Fehring der Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Ungarischen Staatsbahnen andererseits.

Im Rechnungsjahre 1889 sind 109 Tarife und 93 Tarifnachträge in Verwendung gestanden, von welchen 77 Tarife und 49 Nachträge definitiv und 32 Tarife und 44 Nachträge provisorisch abgerechnet wurden: ausserdem sind 14 Tarife und 25 Nachträge aus früherer Periode, zu welchen die Antheilstabellen fehlten, der Behandlung unterzogen worden.

Bei der Gebührenvertheilung wurden behandelt: Nach Bahnen: 80 Civilpersonen-, 110 Militärpersonen-, 208 Civilgepäck-, 85 Militärgepäck-, 190 Civileilgüter-, 19 Militäreilgüter-, 263 Civilfrachtgüter- und 78 Militärfrachtgüter-Verkehre; nach Routen: 128 Civilpersonen-, 243 Militärpersonen-, 401 Civilgepäck-, 169 Militärgepäck-, 501 Civileilgüter-, 25 Militäreilgüter-, 909 Civilfrachtgüter- und 194 Militärfrachtgüter - Verkehre, in Summa sohin nach Bahnen 1033 und nach Routen 2570 Verkehre; hiebei wurde bei 11.676 Zusammenstellungen (2082 im Personen-, 3840 im Gepäcks-, 2083 im Eilgut- und 3671 im Frachtgutverkehre) und 112.783 Stations-Rechnungen und Summarien (19.960 im Personen-, 20.500 im Gepäcks-, 17.224 im Eilgut- und 55.099 im Frachtgutverkehre) die Gebührenvertheilung vorgenommen. Die Summe der hiebei abgerechneten Transporteinnahmen bezifferte sich im Personenverkehre auf 1,538.661·06 fl. und 1,382.360·62 Frcs., im Militärverkehre auf 323.455·51 fl., im Gepäcksverkehre auf 114.831·30 fl. und 89.899·58 Francs, im Güterverkehre auf 15,898.156·09 fl. Noten, 15.816·12 fl. Gold, 1412·45 Mk. und 897.543·18 Frcs., in Summa sohin auf 17,875.103·96 fl. Noten, 15.816·12 Gulden Gold, 1412·45 Mk. und 2,369.803·38 Frcs.

Die Anzahl der im Rechnungsjahre 1889 behandelten Gebühren-Repartitions-Positionen betrug zusammen 868.513 und entfallen hievon auf den Personenverkehr 69.136, den Militärverkehr 36.325, den Gepäcksverkehr 61.495, den Güterverkehr 637.638, auf Rückvergütungen und Mängelserläuterungen 39.425, Austragung von Rechnungsanständen 12.680, Fehlspeditionen 1454, Lagerhaus-Abrechnungen 5720 und auf den Valutaausgleich für reexpedirte Sendungen 4640; diese Repartitionspositionen involviren 147.838 Calculationspositionen. Die General-Abrechnung über Bahngebühren und sonstige Forderungen umfasste 32,731.484·43 fl. Noten, 57.048·58 fl. Gold, 368.922·75 Mk., 3,482.904·95 Frcs. und 5287·23 Rubel, von welchen 17,875.103·96 fl. Noten, 15.816·12 fl. Gold, 1412·45 Mk. und 2,369 803·38 Frcs. auf die Transportgebühren aus dem Verbandsverkehre, 4,045.906·24 fl. Noten und 14.026·90 Mk. auf die Transportgebühren aus dem Anschlussverkehre, ferner 205.071·56 fl. Noten auf die Transportgebühren aus dem Reexpeditionsverkehre entfallen.

Die Rückrechnung der seinerzeit provisorisch abgerechneten Bahngebühren erstreckte sich im Berichtsjahre auf 7998 Verkehrsrelationen (10 Tarife aus 933 Verkehren) und resultirten hieraus 1,961.386·26 fl. an Einnahmen und 24.353·12 fl. an Ausgleichs-Saldi; zu bereits vorhandenen Antheilstabellen sind die Rückrechnungen noch zu pflegen nach 57 Tarifen und 39 Nachträgen.

Dem Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn sind 15 Cartellverkehre zugewiesen und betragen die liquidirten Cartell - Saldi aus 13 Finalisirungen insgesammt 146.139·05 fl., 80.972·79 Mk. und 151.129·35 Frcs.; cartellmässig wurden behandelt 2301 Refactie- und Rückvergütungs-Acte mit zusammen 12.550 Positionen.

An aussergewöhnlichen Arbeiten besorgte das Bureau die Revision und Abrechnung des Anschlussverkehres für 21 Bahnen, wobei 510.887 Güterkarten, 86.714 Rechnungen, 954.686 Calculationspositionen behandelt und hiefür 4,045.906·24 fl. und 14.026·90 Mk. Einnahmen abgerechnet wurden, ferner die Revision des Verbands-

verkehres für 11 Bahnen und die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und wurden hiebei geprüft: 7505 Rechnungen, 60.536 Calculationspositionen und 992 Zusammenstellungen für Personen, 4498 Rechnungen, 65.363 Calculationspositionen und 1151 Zusammenstellungen für Gepäck, 191.088 Güterkarten, ferner 21.781 Rechnungen und 2853 Zusammenstellungen für Güter.

Bezüglich der allgemeinen Angelegenheiten ist aus dem Berichte zu entnehmen, dass zur Instruirung des Bureaupersonals 34 Dienstvorschriften, 137 Preisermässigungs-Verzeichnisse mit 665 Posten und 93 diverse Publicationen mit 1446 Posten hinausgegeben wurden; der Correspondenzdienst umfasste 14.328 Geschäftsstücke mit 17.880 Expeditionen und wurden ausserdem 2256 Bureauschreiben mit 2463 Expeditionen behandelt.

Zur Besorgung der Geschäfte des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn standen mit Schluss des Berichtsjahres 48 Beamte, 42 Diurnisten und 11 Diener in Verwendung und bezifferte sich der jährliche Durchschnittsbezug für einen Beamten auf 1173, für einen Diurnisten auf 542 fl., für einen Diener auf 404 fl. und für eine Arbeitskraft überhaupt auf 823 fl.

Die Kosten des Bureau betrugen im Jahre 1889 zusammen 110.501·35 fl., wovon auf die allgemeine Verwaltung 24.105·36 fl., auf die regelmässigen Arbeiten 55.293·12 fl. und auf die aussergewöhnlichen Arbeiten 31.102·87 fl. entfielen; nach Auftheilung der allgemeinen Verwaltungsauslagen auf die regelmässigen und aussergewöhnlichen Arbeiten resultiren folgende Kosten: für regelmässige Arbeiten 71.238·82 fl. (Personalauslagen 62.740·28 fl. und sachliche Auslagen 8498·54 fl.) und für aussergewöhnliche Arbeiten 39.262·53 fl. (Personalauslagen 36.748·14 fl. und sachliche Auslagen 2514·39 Gulden). Gegenüber dem Voranschlage ergibt sich bei den Personalauslagen per 99.488·42 fl. eine Minderausgabe von 4502·65 fl. und bei den sachlichen Auslagen per 11.012·93 fl. eine Mehrausgabe von 2997·93 fl, in Summa sohin eine Gesammt-Minderausgabe von 1504·72 Gulden. Die Kosten per Repartitionsposition stellen sich wie folgt: Personen 3·340 kr., Militär 3·152 kr., Gepäck 1·917 kr., Güter 4·332 kr., und kostete eine actenmässige Repartitionsposition 11·08 kr., eine im Anschlussverkehre behandelte Frachtkarte incl. Abrechnung 3·92 kr. und eine Calculationsposition 2·09 kr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erweiterung der Station Peruc der Prag-Duxer Bahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Laun hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Peruc der Prag-Duxer Bahn für den 30. Juni anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Laun. [G.-I.-Z. 10.026.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Project für ein von km 4·575 der Linie Olmütz—Jägerndorf zum Ringofen der Firma M. Fischer führendes Ladegeleise: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Olmütz hat die politische Begehung des Projectes der Mährisch-schlesischen Centralbahn für ein von km 4·575 der Linie Olmütz—Jägerndorf zum Ringofen der Firma M. Fischer führendes Ladegeleise für den 1. Juli anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Olmütz, Statthaltereirath Freiherr v. Pillerstorff. [G.-I.-Z. 10.246.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Nebengebäude in der Station Guntramsdorf.) In der Station Guntramsdorf wird das bestehende Nebengebäude vergrössert. [29. Mai, Z. 18.919.]

— (Verlegung der Weichenverbindungen in Ober-Lesece.) In der Station Ober-Lesece werden die Weichenverbindungen verlegt. [1. Juni, Z. 15.274.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Flugdach in der Station Föderlach.) In der Station Föderlach wird für Zwecke der Gailthaler Ziegelgewerkschaft ein Flugdach hergestellt. [29. Mai, Z. 17.825.]

— (Linie Kufstein—Innsbruck: Bahnerhaltungsmagazin in der Haltestelle Zillerthal.) In der Haltestelle Zillerthal wird ein kleines Bahnerhaltungsmagazin aufgestellt. [29. Mai, Z. 18.918.]

— (Aenderungen an Geleiseanlagen in Stationen der Linien Wien—Triest, Villach—Franzensfeste und Lieboch—Wies.) Die Projecte für die in der Station Prestranek der Linie Wien—Triest und in der Station Pölfing der Linie Lieboch—Wies auszuführenden Aenderungen an den bestehenden Geleiseanlagen, dann das Project für die Uebertragung der Drehscheibe von der Station Toblach nach der Station Abfaltersbach der Linie Villach-Franzensfeste wurden zur Ausführung genehmigt. [6. Juni, Z. 19.687.]

Localbahn Laibach-Stein. (Project für eine Variante von km 0·8 bis km 4·1.) Auf Grund des Ergebnisses der am 13. und 14. März durchgeführten politischen Begehung, wurde das Project für eine Variante von km 0·8 bis km 4·1 der Localbahn Laibach-Stein zur Ausführung genehmigt. [9. Juni, Z. 14.546.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. (Wasserstationsanlage in der Station Vordernberg.) In der Station Vordernberg der Linie Leoben—Vordernberg wird anlässlich der Einmündung der Localbahn Eisenerz-Vordernberg eine neue Wasserstationsanlage ausgeführt und hat das Handelsministerium die bezüglichen Pläne genehmigt. [30. April, Z. 13.172.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Güterschuppen in Klein-Wolkersdorf.) In der Station Klein-Wolkersdorf wird aus Anlass des zunehmenden Stückgüterverkehres ein Güterschuppen ausgeführt. [31. Mai, Z. 16.292.]

Ausland.

Schweiz. (Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Concession einer Zahnradbahn von der Station Glion zu den Felsen von Nayl.) Der Bundesrath hat mittelst Botschaft vom 29. Mai über Ansuchen von Georg Masson, A. Emery und Ami Chessex in Montreux, Namens eines Initiativcomité, um Concession für eine von der Station Glion ausgehende und bei den Felsen von Nayl endigende Zahnradbahn einen Entwurf des diesfälligen Bundesbeschluss, womit die angesuchte Concession ertheilt werde, in Vorlage gebracht. Die Gesuchssteller hatten als Begründer und Actionäre der Drahtseilbahn Territet-Glion Gelegenheit, sich von dem grossen Vortheile zu überzeugen, welchen dieses Unternehmen der Gegend brachte, und halten den Zeitpunkt für dessen Weiterentwicklung für gekommen. Die Felsen von Nayl bieten einen der schönsten Aussichtspunkte der Westschweiz und speciell des Cantons Waadt. Die Steigung der projectirten Trasse beträgt in den Stationen nicht mehr als 6 Percent, in der offenen Linie im Maximum 25 Percent. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist zu 60 m vorgesehen. Ein vollständig eiserner Oberbau (Stahlschienen und Schwellen aus Flusseisen) ist in Aussicht genommen. Die Zahnstange nach System Abt wird in zwei Lameleln und auf den Strecken mit ganz schwacher Steigung in blos einer Lamelle bestehen. Die Spurweite beträgt 80 cm. Die veranschlagten Kosten betragen 1,700.000 Frcs. In dem Concessionsentwurfe wird für die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft ein Termin von 12 Monaten zur Einreichung an den Bundesrath vom Tage der Concessionsertheilung ab gerechnet festgestellt. Innerhalb 12 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Herstellung der Bahn zu machen, binnen 18 Monaten, vom Beginne der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze concessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Für den Transport von Personen dürfen nachstehende Taxen zur Einhebung gelangen: Für die Bergfahrt Frc. 1, für die Thalfahrt Frc. —·75 per Person und Kilometer der Bahnlänge. Kinder

unter vier Jahren sind frei. Das Handgepäck bis zu 5 kg wird taxfrei befördert. Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von $^1/_2$ Rappen per Kilogramm und Kilometer nach Gewichtseinheiten von 10 kg bezogen werden.

— (Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Bewilligung einer Zuschlagstaxe für die schmalspurige Eisenbahn von Visp nach Zermatt.) Der Bundesrath hat unterm 30. Mai über Eingabe des Präsidenten der Direction der genannten Eisenbahn vom 21. April den Entwurf des nachstehenden Bundesbeschlusses vorgelegt:

„1. Der Eisenbahn-Gesellschaft Visp-Zermatt ist die Erhebung einer Zuschlagstaxe von Frcs. 5 für die ganze Strecke, bezw. von Frcs. 2·50 für das Theilstück Visp-St. Niklaus zu den gewöhnlichen Taxen II. Classe in den Fällen gestattet, wo den Reisenden auf Verlangen Luxusplätze in den dafür besonders ausgerüsteten Wagen zur Verfügung gestellt werden. Dabei hat es die Meinung, dass die Luxuswagen nur unter der Voraussetzung zugewiesen werden dürfen, als es nach Aufnahme und gehöriger Unterbringung der Reisenden, welche die gewöhnliche Fahrtaxe bezahlt haben, in den Zügen noch möglich ist.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt."

Die concessionsmässigen Normaltaxen betragen Frcs. 16 in der II. Classe und Frcs. 10 in der III. Classe. Die Gesellschaft beabsichtigt nun, im Falle obiger Antrag des Bundesrathes zum Beschlusse erhoben würde, Wagen bauen zu lassen, bei welchen Plätze mit besonderem Comfort und unbehinderter Aussicht vorhanden sind. Für die Benützung dieser Plätze sollen nun die erwähnten Zuschlagstaxen zur Einhebung gelangen.

Frankreich. (Bestandes- und Betriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen im Jahre 1888.) Einem uns vorliegenden officiellen Berichte über den Stand der Eisenbahnen in Frankreich und dessen Colonien am Ende des Jahres 1888 zufolge umfasste zu diesem Zeitpunkte das Gesammtnetz der französischen Eisenbahnen 46·556 km, wovon 35·263 km im Betriebe, 3278 km im Baue, 4275 km projectirt und 3740 km in Aussicht genommen waren. Von der Länge der im Betriebe gestandenen Bahnen entfielen auf die Staatsbahnen 2468 km, auf die Privatbahnen 32.795 km und gehörten 32.652 km dem Netze der Hauptbahnen, 2386 km dem der Localbahnen und 225 km jenem der Industriebahnen an. Unter den im Bau befindlichen Bahnen waren 134 km Staatsbahnen und 3144 km Privatbahnen, bezw. 2516 km Haupt-, 745 km Local- und 17 km Industriebahnen. Die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der im Jahre 1888 im Betriebe gestandenen Bahnen gestalteten sich folgendermassen:

		Hauptbahnen		Localbahnen
		Staatsbahn.	Privatbahn.	
Betriebslänge im Jahresdurchschnitte	km	2.397	29.531	2.330
Locomotiven	Anzahl	529	9.015	275
Personenwagen	„	1.747	20.324	707
Lastwagen	„	14.090	235.434	3.734
Beförderte Personen	Tausende	11.709	213.092	8.959
„ Gütertonnen	„	2.695	79.660	2.385
Einnahmen für Personen	1000 Frcs.	14.738	402.724	6.038
„ „ Güter	„	18.313	600.975	5.414
„ sonstige	„	1.158	26.976	287
Verkehrseinnahmen im Ganzen	„	34.209	1,030.675	11.739
Betriebsausgaben im Ganzen	„	24.162	521.725	10.223
Gesammteinnahmen	„	34.209	1,046.446	11.926
Gesammtausgaben	„	26.583	540.241	10.550
Einnahmenüberschuss	„	7.626	506.205	1.376
Betriebscoëfficient	pCt.	70·6	50·6	87·1

In Algier sind im Jahre 1888 374 km neue Bahnen eröffnet worden und es befanden sich sodann 2562 km Hauptbahnen und 28 km Industriebahnen, zusammen 2590 km Eisenbahnen im Betriebe und 254 km in der Ausführung. Von den im Betriebe befindlichen Eisenbahnen waren in den Departements Algier 451 km, Constantine 1136 km und Oran 1003 km gelegen; dieselben verfügten im Jahre 1888 über ein Betriebsmaterial von 274 Locomotiven, 598 Personen- und 5490 Lastwagen, beförderten damit 2,456.736 Reisende und 1,295.015 t Güter aller Art und erzielten hiefür 8,229.865, bezw. 11,143.649 Frcs. als Einnahmen. Die Gesammteinnahmen des Gegenstandsjahres belaufen sich auf 19,907.150 Frcs., die Gesammtausgaben auf 17,609.730 Frcs., daher als Einnahmen-Ueberschuss 2,297.420 Frcs. verblieben. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen ergab sich mit 85·6 pCt. — Die sonstigen Eisenbahnen der französischen Colonien repräsentirten eine Länge von 603 km, wovon im Senegalgebiete 394 km, auf der Insel Réunion 126 km, in Cochinchina 71 km und in Vorder-Indien 12 km gelegen waren.

— (Tramways im Jahre 1888.) Einer im Journal Officiel veröffentlichten Zusammenstellung zufolge betrug die Gesammtlänge der am Ende des Jahres 1888 in Frankreich im Betriebe gestandenen Tramways 789·381 km, wovon 525·180 km animalisch und 264·201 km mit Dampf betrieben wurden, ferner 594·018 km, u. zw. 525·180 km mit Pferde- und 68 838 km mit Dampfbetrieb dem Personenverkehr allein und 195·363 km Tramways letzterer Art dem Personen- und Frachtenverkehre zugleich dienten. Das auf die in Rede stehenden Tramways bis Ende 1888 verwendete Anlagecapital belief sich auf rund 153·4 Mill. Francs, wovon für die Herstellung der Bahnanlagen 71·1 und für die Beschaffung des Betriebsmaterials 82·3 Mill. Francs verausgabt worden sind.

Neu-Südwales. (Staatliche Massnahmen im Eisenbahnwesen.) Der bereits vor längerer Zeit durch die Regierung der Colonie Neu-Südwales constatirte, unbefriedigende Zustand des Fahrparkes der Bahnen in dieser Colonie, und zwar sowohl was die geringe Anzahl der verfügbaren Fahrbetriebsmittel, als deren mangelhafte Erhaltung anbelangt, rührt in erster Reihe davon her, dass die Beschaffung des von England zu beziehenden Fahrparkes eine umständliche ist und verhältnissmässig bedeutende Kosten verursacht. Unter diesen Umständen war bisher auch die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel mit grösseren Schwierigkeiten verbunden, da hiefür geeignete Werkstätten und Arbeitskräfte nur in geringer Zahl vorhanden sind. Diese schon lang gefühlten Uebelstände haben nun die Regierung der Colonie Neu-Südwales dahin geführt, mit einer zu diesem Zwecke speciell gebildeten Locomotiv- und Wagenbau-Gesellschaft ein Uebereinkommen abzuschliessen, um sich auf diese Weise die Beschaffung entsprechender Fahrbetriebsmittel in der Colonie selbst zu sichern. Vorerst machte diese Gesellschaft der Regierung das Anbot, mit einem Capitale von 200.000 £ eine grosse Fabrik zu errichten. Dieselben sollte mit den neuesten Arbeitsmaschinen ausgestattet und überhaupt derart eingerichtet werden, dass jährlich 50 Locomotiven, 300 Personenwagen und 1000 Lastwagen hergestellt werden können. Dagegen stellte die Gesellschaft folgende Bedingungen: Zusicherung einer Landschenkung in den australischen Kohlenfeldern, welche in Verbindung mit dem australischen Bahnnetze zu bringen wäre; das Monopol für die Lieferung aller von der Regierung benöthigten Fahrbetriebsmittel für 10 Jahre zu Preisen, welche nach den jeweiligen Preisen der Erzeugnisse der besten englischen Fabriken bemessen werden sollten; ferner die Zusicherung einer entsprechenden Minimalzahl von Locomotiven und Wagen, welche per Jahr zu bestellen wären, endlich volle Freiheit, auch für andere Colonien oder Bahngesellschaften Fahrbetriebsmittel liefern zu dürfen. Diese Forderungen wurden von der Regierung, als zu weit gehend, nicht angenommen, und kam endlich eine Verständigung und Vereinbarung auf folgender Basis zu Stande:

1. Volle Gleichheit in den Lieferungsbedingnissen mit anderen Regierungs-Lieferanten und volle Freiheit, alle Arten von Bahn- oder Tramway-Vehikeln auch für andere Colonien oder Verkehrsgesellschaften liefern zu dürfen.
2. Die Bestellung von 100 Maschinen nach einem bestimmten Preise wird garantirt und sodann jene von weiteren 100 Locomotiven nach Preisen, welche sich nach den jeweiligen Marktpreisen des Kupfers, des Yorkshire-Eisens, der Kesselplatten etc. zu richten hätten.
3. Die Regierung gewährt der Gesellschaft jegliche Erleichterung in dem Ankaufe von Ländereien bis zum Ausmasse von 10 Acres (circa 4 ha) in unmittelbarer Nähe von Eisenbahnen.
4. Es werden drei Typen von Locomotiven in Ausführung gebracht, und zwar eine Maschine für Hauptbahnen, sowohl für Personen- als Güterverkehr benützbar, eine Maschinentype für localen Personenverkehr und endlich eine Tendermaschine für Verschubdienst, Mineralverkehr und Güterverkehr auf kurze Entfernungen. Hiefür sollen die anerkannt guten Typen der North British, der Caledonian, sowie der London Brigthon and South Coast Bahn zum Muster genommen werden, mit der weiteren Bedingung, dass diese Maschinen auch für grössere Steigungen und scharfe Curven geeignet sein müssen und mit 170 Pfund per Quadratzoll engl. Dampfspannung (12 kg per cm²) construirt sein sollen.

Die Preise wurden mit 65 £ per Tonne engl. für Locomotiven der Hauptlinien und zu 70 £ für Tendermaschinen normirt. Nach früher abgeschlossenen Lieferungen wurden bereits in Sydney diese Preise bezahlt, während in Adelaide eng-

lische Tendermaschinen zu 88 £ per Tonne, in der Colonie erzeugte zu 115 £, englische Personenzugs-Tendermaschinen zu 69 £, dieselben in der Colonie gebaut zu 90 £, schwere englische Güterzugs-Tendermaschinen zu 63 £, dieselben in der Colonie gebaut zu 82 £ per Tonne bezahlt werden müssen. Die neu zu errichtende Fabrik wird drei Dampfmaschinen, zwei Dampfkessel, drei Laufkrahne, 30 bis 40 Drehbänke, fünf Dampfhämmer, 15 Schmiede-Essen, mehrere Hobel-, Schraubenschneid- und Nutmaschinen erhalten, desgleichen Einrichtungen für hydraulische Nietung, für Eisen- und Metallgiesserei, Feder-, Räder- und Achsenfabrikation etc. erhalten.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrten zwischen Linz und Passau.) Vom 1. Juli an verkehrt das Postschiff von Passau nach Linz täglich nur um 3 Uhr Nachmittags und kommt in Linz um 6 U. 30 M. an. Die Abfahrt von Linz erfolgt um 6 U. Früh, die Ankunft in Passau um 1 U. 15 M. Nachmittags. Das täglich zwischen Passau—Linz und retour verkehrende Localschiff entfällt.

Canalisirter Main. (Verkehr 1887—1889.) Nach den dem Jahresberichte der Handelskammer zu Frankfurt a. M. 1889 beigegebenen statistischen Ausweisen gelangten auf der genannten Wasserstrasse zur Beförderung in der Strecke:

1887	zu Berg	zu Thal	zusammen
	Tonnen		
Rhein—Kostheim	350.007·8	144.186·1	494.193·9
Kostheim—Flörsheim	350.007·8	144.186·1	494.193·9
Flörsheim—Okriftel	354.038·0	133.938·6	487.976·6
Okriftel—Höchst	348.877·3	135.684·7	484.562·0
Höchst—Frankfurt	272.505·4	127.663·7	400.169·1

Die Jahresleistung der ganzen Wasserstrasse betrug 15,352.452 Tonnenkilometer, der höchste kilometrische Verkehr 494.193 t, Flossverkehr 191.540·6 t.

1888	zu Berg	zu Thal	zusammen
	Tonnen		
Rhein—Kostheim	555.240·4	168.836·1	724.076·5
Kostheim—Flörsheim	542.744·8	140.509·8	683.254·6
Flörsheim—Okriftel	545.134·1	151.625·2	696.759·3
Okriftel—Höchst	440.020·5	140.157·7	580.178·2
Höchst—Frankfurt	367.494·2	130.270·6	497.764·8

Jahresleistung der ganzen Wasserstrasse 20,556.352 Tonnenkilometer, höchster kilometrischer Verkehr 696.759 t, Flossverkehr 140.471 t.

1889	zu Berg	zu Thal	zusammen
	Tonnen		
Rhein—Kostheim	613.380·0	326.066·0	939.446·0
Kostheim—Flörsheim	613.380·0	326.066·0	939.446·0
Flörsheim—Okriftel	602.900·0	304.650·1	907.550·1
Okriftel—Höchst	592.606·7	314.623·7	907.230·4
Höchst—Frankfurt	480.968·6	309.116·7	790.085·3

Jahresleistung der ganzen Wasserstrasse 29,159.283 Tonnenkilometer, höchster kilometrischer Verkehr 939.446 t, Flossverkehr 155.443 t.

Gegenüber dem Jahre 1882, wo der Verkehr 311.586 Tonnenkilometer betrug, hat sich demnach die Verkehrsleistung des Main im Jahre 1887 auf das 49fache, im Jahre 1888 auf das 66fache und im Jahre 1889 auf das 93fache erhöht.

England. (Schiffsverluste im Jahre 1889.) Die englische Handelsflotte hat nach der jüngst veröffentlichten Statistik der „London Underwriters" im Jahre 1889 im Ganzen 160 Fahrzeuge total verloren, gegen 162 im Jahre 1888. Von den verlorenen Schiffen waren 54 Dampfer und 106 Segler. Von diesen letzteren besassen 30 ein Alter von über 25 Jahren, 14 ein solches zwischen 20 und 25, 19 zwischen 15 und 20, 25 zwischen 10 und 15, 10 zwischen 5 und 10, und 8 unter 5 Jahren. Es zeigt sich, dass die Schadenwahrscheinlichkeit bei Seglern über 10 Jahre alt wesentlich grösser ist. Bei den Dampfern spielt das Alter eine hervorragende Rolle. Es befinden sich unter den verloren gegangenen Dampfern 6 mit einem Alter unter 5 Jahren und 18 von 5 bis einschliesslich 9 Jahren. Hinsichtlich der Grösse der Schiffe stellen sich die Verluste nachfolgend dar: Bei Dampfern unter 250 Tonnen 7 Verluste, zwischen 251—500 T. 14, zwischen 501—750 T. 11, zwischen 751—1000 T. 6, zwischen 1000—1500 Tonnen 11, über 1500 T. 5 Verluste; bei Seglern bezw. 32, 16, 8, 12, 25 und 13 Verluste. Hieraus ergibt sich, dass die Gefahr des Totalverlustes bei den Seglern von 1000 T. aufwärts bedeutend zunimmt. Die Hauptsache aber, worin die Londoner Statistik gipfelt, ist die Gruppirung der Totalverluste nach Art der Ladungen; das grösste Contingent stellen Kohlenladungen, es sind deren 22 bei den Dampfern und 46 bei den Seglern, zusammen also weit über ein Drittel der gesammten Totalverluste. Drei Segler sind auf See verbrannt, 12 Segler und 2 Dampfer gänzlich verschollen. Nächst den Kohlenladungen sind die Getreideladungen zu nennen. Auf diese Kategorie entfallen 21 Totalverluste, 12 Dampfer und 9 Segler, letztere meist grosse Schiffe langer Fahrt. Unter den Dampfern findet sich eine Anzahl vom Schwarzen und Azow'schen Meere. Mit Eisen- und Mineralien-Ladungen sind 11 Segler und 9 Dampfer verloren gegangen, mit Jute 3 Segler, davon 2 durch Feuer, während der dritte in Verschollenheit gerieth und sicherlich auch verbrannt ist. Mit Salpeter gingen 4 Segler unter (darunter einer durch Feuer), mit Zucker 1 Dampfer und 6 Segler, mit Wolle von Australien 1 Segler, mit Oel und Petroleum 2 Dampfer und 8 Segler; von diesen verbrannten 1 Segler und 1 Dampfer, 1 Dampfer explodirte. 5 grosse Dampfer gingen mit Baumwolle gänzlich verloren, zwei verbrannten völlig. Holz- und Farbholz-Ladungen wiesen 21 Totalverluste auf, davon 4 Dampfer und 17 Segler. Bemerkenswerth erscheint noch, dass von den 54 total verloren gegangenen Dampfern 11, also circa 20 pCt., in Folge von Collisionen zu Grunde gingen, von den 106 Seglern dagegen nur fünf.

Verschiedene Mittheilungen.

Böhmische Commercialbahnen. (Generalversammlung.) Die (8.) ordentliche Generalversammlung der Böhmischen Commercialbahnen wurde am 17. Juni unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Präsidenten Johann Grafen Harrach und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrath Dr. Theodor Haberer, abgehalten. General-Inspector Adolf von Bogusz berichtete zunächst über die mit der Regierung gepflogenen Verhandlungen wegen Genehmigung der Beschlüsse der Generalversammlungen von 1885 und 1887, welche nun in theilweise modificirter Form dieser Generalversammlung abermals zur Genehmigung vorgelegt worden sind. Diese Beschlüsse betreffen:

1. den Umtausch der Linie Nusle-Modřan gegen die Linie Smidar-Hochwessely und Brandeis a/d. Elbe-Mochov und den Verkauf dieser letzteren Linie an die Staatseisenbahn-Gesellschaft;
2. die Convertirung der mit 5 pCt. in Gold verzinslichen Prioritätsschuld der Gesellschaft in eine gleich hohe mit 4 pCt. in Noten verzinsliche;
3. das finanzielle Uebereinkommen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft, wonach an dieselbe von dem nach Zahlung der Prioritätszinsen und Amortisation erübrigenden Erträgnissüberschusse 25 pCt. als Gewinnantheil und 75 pCt. (bis zur Tilgung ihrer Forderung von rund fl. 800.000 an die Gesellschaft der Commercialbahnen) an Zahlungsstatt abzuführen seien.

Die Versammlung genehmigte diese Beschlüsse und ermächtigte den Verwaltungsrath zur Vornahme der betreffenden Statutenänderungen. Nach dem Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes sind die Betriebsergebnisse des Jahres 1889 als durchaus günstige zu bezeichnen. Der Nettoüberschus beträgt fl. 277.162. Hievon kommen zunächst fl. 18.546 in Abzug, welche als Betriebsüberschuss der für Rechnung der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebenen Linie Brandeis a/d. Elbe-Mochov an die Verwaltung der Staatseisenbahn-Gesellschaft abgeführt wurden. Weitere fl. 228.912 sind zur 4percentigen Verzinsung der gesellschaftlichen Prioritätsschuld per fl. 5,722.800 erforderlich, so dass noch ein Betrag von fl. 29.704 verfügbar bleibt. Der Verwaltungsrath beantragt, fl. 10.000 für Prioritäten-Amortisation zu bestimmen und von den sodann verbleibenden fl. 19.704 an die Verwaltung der Staatseisenbahn-Gesellschaft 25 pCt. als den ihr gebührenden Gewinnantheil und 75 pCt. als Abschlagszahlung zu leisten. Der Antrag wurde nach Absolvirung des Verwaltungsrathes ohne Debatte einhellig angenommen. In den Verwaltungsrath wurde General-Inspector Johann Klima neugewählt und die Cooptirung des Hofrathes von Grimburg bestätigt. Der bisherige Aufsichtsrath wurde wiedergewählt.

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Generalversammlung.) Die neunzehnte ordentliche Generalversammlung der Mährisch-schlesischen Centralbahn wurde am 21. Juni unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Carl Ritter von

Feistmantel, im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretärs Moriz Felicetti von Liebenfelss und in Anwesenheit von 13 Actionären abgehalten, welche 6950 Actien mit 343 Stimmen vertraten. Die Versammlung ertheilte dem Verwaltungsrathe unter Genehmigung des Berichtes und des Rechnungsabschlusses (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65) ohne Debatte einhellig das Absolutorium und berief den aus dem Verwaltungsrathe scheidenden Franz Grünebaum, sowie den gegenwärtigen Revisionsausschuss wieder zur Function.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Unter dem Vorsitze des Julius Freiherrn von Born und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrath Ritter von Wotawa, fand am 24. Juni die X. ordentliche Generalversammlung der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 13.760 Actien, bezw. 2752 Stimmen repräsentirten. In Ergänzung des Geschäftsberichtes erklärte der Vorsitzende die noch nicht erfolgte Abschreibung der Bilanzactiven Post 3, Mähr.-Weisskirchen-Wsetin, per fl. 343.348·85, damit, dass die Endabrechnung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend die Linie Mähr.-Weisskirchen—Wsetin, erst in diesem Jahre erfolgte, dass die Abrechnung für die Umländer an der Linie Mähr.-Weisskirchen—Wsetin, welche erst vor wenigen Wochen in das bücherliche Eigenthum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergingen, gleichfalls erst vor kurzer Zeit erfolgte, dass somit die ziffermässigen Voraussetzungen für die buchhalterische Abschreibung dieses, wie wiederholt hervorgehoben werden muss, blos buchmässigen Verlustes im Jahre 1889 überhaupt noch nicht gegeben waren, und weil, bevor Verfügungen so wichtiger Natur durchgeführt werden sollen, es den Actionären rechtzeitig möglich sein muss, hierüber zu urtheilen. Sohin wurde der Geschäftsbericht sammt den in demselben enthaltenen Ausführungen und der Rechnungsabschluss nach Verlesung des Berichtes der Revisoren genehmigt und dem Verwaltungsausschusse das Absolutorium ertheilt. Die Generalversammlung beschloss sodann auf Antrag des Verwaltungsausschusses von dem per Saldo verfügbaren Betrage per fl. 773.775·68, abzüglich des Vortrages vom Vorjahre per fl. 107.080·72, somit von fl. 666.694·96, als Tantième für den Verwaltungsausschuss und den Directionsrath fl. 28.066·99 zu verwenden, von dem sohin zur Verfügung bleibenden Betrage per fl. 745.708·69 4 pCt. Dividende mit fl. 8.— per Actie, d. i. fl. 608.000, zur Vertheilung zu bringen und den Rest von fl. 137.708·69 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Auszahlung des Dividendencoupons erfolgt ab 1. Juli 1890. Die ausgelosten Verwaltungsausschüsse wurden einstimmig wiedergewählt. Bezüglich der durch den Austritt des Verwaltungsausschusses kais. Rath Josef Bunzel erledigten Stelle wurde dem Verwaltungsausschusse Seitens der Generalversammlung das Recht der Cooptation vorbehalten.

Gegenseitiger Schaden - Assecuranzverband österreichischer und ungarischer Eisenbahnen. (Jahresbericht pro 1889.) Dem vom Präsidium des genannten Verbandes veröffentlichten Jahresberichte und Rechnungsabschlusse für das Jahr 1889 sind nachstehende Daten zu entnehmen: Im ganzen Geschäftsjahre 1889 wurden auf Grund der obligatorischen Feuerversicherung fl. 104.587·94 abgerechnet, wovon jedoch fl. 2771·78 als vom Verbande nicht zu tragende Schaden-Präcipua entfallen; zu dem hienach sich ergebenden Reste von fl. 101.816·16 sind als der auf diesen Versicherungszweig entfallende Theil der bereits verzinsten Administrationskosten per fl. 4925 zuzuschlagen und ist sohin die Summe von fl. 106.741·16 der auf Grund der letztjährigen Geschäftsabwicklung auf sämmtliche Verbandsmitglieder aufzutheilende Jahresbetrag der Feuerschadenversicherung. Ferner wurden auf Grund der facultativen Versicherung der nicht durch Feuer entstandenen Güterschäden im Geschäftsjahre 1889 insgesammt fl. 123.729·82 abgerechnet, zu welchem Betrage noch der auf diesen zweiten Versicherungszweig entfallende Theil der bereits verzinsten Administrationskosten per fl. 5984·99 kommt, so dass die an dieser Versicherung betheiligten Mitglieder zusammen fl. 129.714·81 zu tragen haben. Dem Entstehungsdatum nach gliedern sich vorangeführte Schadensummen wie folgt: Feuerschäden aus dem Jahre 1884 mit fl. 38·16, aus dem Jahre 1886 mit fl. 138·82, aus dem Jahre 1887 mit fl. 15·34, aus dem Jahre 1888 mit fl. 53·328·37 und aus dem Jahre 1889 mit fl. 48.295·47, nicht durch Feuer entstandene Güterschäden aus dem Jahre 1884 mit fl. 1580·21, aus dem Jahre 1885 mit fl. 156·21, aus dem Jahre 1886 mit fl. 770·43, aus dem Jahre 1887 mit fl. 2443·47, aus dem Jahre 1888 mit fl. 49.627·30 und aus dem Jahre 1889 mit fl. 69.152·20. Am Schlusse des Berichtsjahres waren bezüglich der Feuerschadenfälle noch Schadenfälle aus dem Jahre 1889 unabgerechnet, deren Gesammtschadenhöhe zwischen fl. 70.000 und 80.000 betragen dürfte; bezüglich der nicht durch Feuer entstandenen Güterschäden ist zwar eine Schätzung der Rückstände nicht möglich, doch kommt ab 1. Jänner 1890, dem Beschlusse der fünfjährigen Verjährung entsprechend, auch schon das Entstehungsjahr 1884 in Ausfall. Die gesammten Administrationskosten pro 1889 per fl. 10.909·99 blieben unter dem bewilligten Präliminare von fl. 11.000, obgleich in denselben bereits Verzinsungen, Feuerwehrbeiträge und die Auslage für eine Verbandskarte mit enthalten sind. Die im Berichtsjahre von beiden Gruppen des Verbandes pro 1888 bezahlten Staatsgebühren betrugen insgesammt einschliesslich der Contozinsen fl. 1668·40. Die Wirksamkeit des gemeinsamen Schaden-Assecuranzverbandes hat in Folge der allseitigen Kündigung mit 31. December 1889 aufgehört und es erübrigt für die nächsten Jahre nur mehr die Liquidation aller noch unabgerechneten Schadenfälle und Auslagen, welche in der Zeit vor dem 1. Jänner 1890 eingetreten oder veranlasst worden sind. Von der Gesammtschadensumme per fl. 225.545·98, den Administrationskosten per fl. 10.909·99 und den Staatsgebühren per fl. 1668·40 entfallen nach der schlüsselmässigen Auftheilung auf die kgl. Ungar. Staatsbahnen fl. 69.771·69, auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn fl. 39.852·92, auf die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (Directorium in Wien) fl. 24.280·12, auf die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Directorium in Budapest) fl. 22.907·83, auf die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen fl. 19.793·11, auf die Oesterr. Nordwestbahn fl. 16.801·75, auf die Südbahn - Gesellschaft fl. 13.611·44, auf die Galizische Carl Ludwigbahn fl. 4526·75, auf die Südnorddeutsche Verbindungsbahn fl. 3314·69, auf die Ungar. Nordostbahn fl. 2584·32, auf die Buschtěhrader Eisenbahn fl. 2296·93, auf die Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn fl. 2073·74, auf die Stauding-Stramberger Localbahn fl. 125·78, auf die Mühlkreisbahn fl. 28·29, auf die Neutitscheiner Localbahn fl. 20·31, auf die Eisenbahn Pilsen-Priesen fl. 2·93, auf die Kaiser Franz Josef-Bahn fl. 1·68 etc.

Firmaprotokollirung. Bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen:

Am 17. Juni bei der Firma:

„Neue Wiener Tramway-Gesellschaft"

Dr. Theodor Reisch, Advocat in Ober-Döbling, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nachstehend bezeichnete Strecken:

1. Gifhorn-Isenbüttel-Meine (9·52 km),
2. Jerxheim-Nienhagen (32·78 km),
3. Bernburg-Calbe a. S., Stadt (17·18 km)

der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, von denen die erstgenannte Strecke am 1. Juli, die beiden anderen Strecken am 15. August dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Veränderung in der Vereinsmitgliedschaft.) Am 1. Juli wird die Verwaltung und die Betriebsleitung der zu dem Unternehmen der Unterelbeschen Eisenbahn gehörenden Strecken auf die kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover und die Verwaltung und die Betriebsleitung der zu dem Unternehmen der Westholsteinischen Eisenbahn und der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn gehörenden Strecken auf die kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona übergehen. Mit diesem Tage erlischt die Vereinsmitgliedschaft der Directionen der Unterelbeschen Eisenbahn, bezw. der Westholsteinischen Eisenbahn und der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, und es sind von diesem Zeitpunkte ab die Strecken der vorbezeichneten Bahnen als Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover, bew. Altona zu betrachten. Ferner wird am 1. Juli die bisher von der Direction der Werra Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn in die Verwaltung und den Betrieb der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt übergehen, und es ist von dem genannten Tage ab diese Strecke den Vereinsbahnstrecken der Werra Eisenbahn-Gesellschaft ab- und den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt zuzurechnen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.)

Nachtrag I zu Theil III, Heft 1—3.

Zu den Tarifheften Nr. 1, 2 und 3 des Theiles III tritt mit 15. Juli 1890 je ein Nachtrag I in Wirksamkeit.

Insoweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen zur Einführung oder bestehende Sätze ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen, bleiben die seitherigen Taxen noch bis 15. August 1890 in Giltigkeit.

Aus dem Inhalte dieser Nachträge wird namentlich auf die Bedingungen für die nunmehr als zulässig erklärte Beförderung von Getreide (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais) in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung alla rinfusa) verwiesen.

Position B der Kundmachung in Nr. 16 ex 1890 dieser Zeitung, auf Seite 305, betreffend den Verkehr mit Ulm und Crailsheim, wird durch die neuen Tarifnachträge gegenstandslos.

Die hiedurch eingeführten Tarifnachträge können im Wege der Verbandsstationen bezogen werden.

Wien, am 25. Juni 1890. [433]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Ahing".

Am 1. Juli 1890 wird die in km 34·243 zwischen den Stationen Braunau am Inn und St. Georgen a. d. Mattig der Linie Steindorf-Braunau gelegene Haltestelle „Ahing" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Von diesem Tage an werden dortselbst alle Personenzüge dieser Linie Aufenthalt nehmen.

Die Fahrkarten-Ausgabe erfolgt an der Haltestelle durch den Wächterposten Nr. 26.

Wien, am 24. Juni 1890. [434]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ermässigte Frachtsätze für mineralische Kohle.

Ab 1. Juli 1890 gelangen bis auf Weiteres nachstehend angeführte ermässigte Frachtsätze für „mineral. Kohlen" im Kartirungswege zur Einführung, und zwar:

	kr. pro 100 kg
Von Granica nach Wien-Nordbahnhof	46·4
„ „ „ Floridsdorf-Donaufeld	46·0

Diese Kartirungsfrachtsätze finden nur auf solche Transporte mineral. Kohlen Anwendung, welche in vollen Wagenladungen, unter Bezahlung der Fracht nach der Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens, in minimo jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach den vorgenannten Bestimmungsstationen zur Aufgabe gelangen und daselbst ausgeladen und bezogen werden.

Für Transporte mineral. Kohlen nach Wien-Nordbahnhof trans., bezw. nach Floridsdorf-Donaufeld trans., sowie für Coaks- und Briquettstransporte nach Wien-Nordbahnhof, bezw. Floridsdorf-Donaufeld loco und trans., haben obige Frachtsätze keine Geltung.

Wien, am 25. Juni 1890. [435]

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr.

Anwendung der Frachtsätze der Schnitttafel I, Abtheilung E der Tarifhefte 1, 2 und 3 für den obgenannten Verkehr.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1890 gelangen die höheren Frachtsätze der Schnitttafel I, Abtheilung E der Tarifhefte 1, 2 und 3 für den obgenannten Verkehr, zur Einhebung.

Wien, am 19. Juni 1890. [436]

Die General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Frachtberechnung für Cementtransporte.

Vom 1. Juli 1890 angefangen bis zur Durchführung im Tarifwege werden rücksichtlich unserer Strecke „Cement"-Sendungen, bei Frachtzahlung nach der Tragfähigkeit des verwendeten Wagens auf Grund der Frachtsätze unseres Ausnahmetarifes XV, bezw. des Specialtarifes 3, abgefertigt.

Budapest, am 25. Juni 1890. [437]

Personenverkehr zwischen sächsischen und österreichischen Stationen via Bodenbach.

Erhöhung von Fahrpreisen.

In dem ab 15. October 1889 giltigen Tarife für den Personenverkehr zwischen sächsischen und österreichischen Stationen via Bodenbach erhöhen sich die auf Seite 15—17 in den Relationen Reichenberg einerseits und Aussig, Teplitz—Brüx über Böhm.-Kamnitz—Warnsdorf andererseits enthaltenen Fahrpreise für Personenzüge in der I. und II. Classe um je 10 Pfg.

Wien, am 25. Juni 1890. [438]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn. (Nachtrag VIII zum Theil II, Heft 6 und Nachtrag V zum Theil II, Heft 13.) Am 1. Juli 1890 tritt zum Theil II, Heft 6 (Cöln [linksrheinisch] —Oesterreich) der Nachtrag VIII und zum Theil II, Heft 13 (Cöln [linksrheinisch] — Ungarn) der Nachtrag V in Kraft. Die Nachträge enthalten Aenderungen in den Bezeichnungen von Stationen und Bahnstrecken, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und Aufnahme linksrheinischer Stationen in den Verband.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1356	Eisenbahn Wien-Aspang		Bruchsteine	Klein-Schwechat transit	Maria-Lanzendorf	Frachtzahlung nach der Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens, in minimo für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ausladung durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1890	Localtarif	7·4 kr.	5·4 kr.	2·0 kr.	Kartirung		
1357	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Cement	Salzburg	Sämmtlichen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, exclusive der in Galizien gelegenen	Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden Tarifbestimmungen. Für Sendungen, welche von Kufstein oder Kiefersfelden stammen und Mangels directer Frachtsätze in Salzburg zur Umkartirung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1890	Localtarif		Verschieden	2·0 kr. von den normalen Frachtsätzen der Classe C	Im Kartirungswege		Diese Begünstigung hat auf den im Betriebe der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen stehenden Localbahnen, exclus der Localbahnen St. Pölten-Tulln, Herzogenburg-Krems und Sigmundsherberg-Horn-Hadersdorf keine Giltigkeit
1358	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	In der im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 9. Jänner l. J., sub Post 163, für nebenbezeichnete Sendungen verlautbarten Publication sind unter der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen" statt die Worte „Tepla-Trencsén—Teplitz (inclusive)" die Worte **„Bellus (inclusive)"** zu setzen. Diese Abänderung tritt mit 1. Juli l. J. in Kraft.										
1359	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Triest S.B.	Pardubitz Oe.N.W.B. und St.E.G.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Südnordösterr.-Ungar. Verbandstarif vom 25. August 1887	158·0 kr.	126·0 kr.	32·0 kr.	Im Kartirungswege		
1360	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Rohpetroleum	Triest S.B.	Elbeteinitz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1890	Südnordösterr.-Ungar. Verbandstarif vom 25. August 1887	230·0 kr.	130·8 kr.	99·2 kr.	Im Kartirungswege		
1361	Südbahn-Gesellschaft	Am Ungarisch-Adriatischen Verbandsverkehre betheiligten Verwaltungen	Die in dem Specialtarif II a) und b), bezw. II a), b), c) und d) des Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifes Heft 1, vom 1. Juli 1887 und Heft 3, vom 1. September 1888 und deren Nachträgen, und in dem seit 1. Jänner 1890 giltigen Holztarife (insoweit dessen Frachtsätze noch in Kraft stehen) enthaltenen verschiedenen Holzfrachtsätze werden im Verkehre von den Stationen der königlich ungar. Staatseisenbahnen, der Arad-Temesvárer, der Szamosthalbahn, der Fünfkirchen-Barcser, der Mohacs-Fünfkirchner, der ungar. Nordostbahn, der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft nach Triest, unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif II der oberwähnten Verbandstarifes bestehenden Bestimmungen, bis auf Widerruf, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende 1890 derartig gleichgestellt, dass bei Aufgabe von den in einen der oberwähnten Specialtarife eingereihten Holzgattungen, **im Kartirungswege**, die in den betreffenden Relationen zur Verfügung stehenden **billigsten** Frachtsätze zur Anwendung gelangen.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1362	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Melasse und Osmosé- (Abfall-) Wasser	Saaz B.E.B. und k.k.St.B.	Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut in Ladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1890	Nordwestböhm. Verbandstarif, Theil II, Heft A, vom 15 October 1886, bezw. Local-Gütertarif der k.k.St.B. vom 1. Juli 1883	14·4 kr. ö. W.	13·1 kr. ö. W.	1·3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1363	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Cichorien, fabricirt, Cichorienmehl und andere Kaffee-Surrogate	Komotau (B.E.B.)	Prag (Smichow) (B.E.B.) loco	Der in dem Verordnungs-Blatte vom 31. October 1889, Nr. 128, unter fortl. Nr. 2436 veröffentlichte Refactiefrachtsatz von 45·0 kr. wird mit Giltigkeit vom 1. Juli bis 31. December 1890 unter der Bedingung auf 40·0 kr. ö. W. pro 100 kg herabgesetzt, dass in der Abschlussdauer, d. i. vom 3. November 1889 bis 31. December 1890, **mindestens 40 Wagenladungen à 10000 kg** verfrachtet werden. Die anderen Bedingungen und Modalitäten bleiben unverändert aufrecht.								

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums, unter welcher die Tarifermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
51 vom 10. Mai 1890	1136	Südbahn-Gesellschaft, königl. ungar. Staatseisenbahnen	Getreide aller Art	Szakály-Högyesz	Marburg	Tritt am 25. August 1890 ausser Kraft
135 vom 19. November 1889	2548				Diversen Südbahnstationen	Treten mit 15. Juli 1890 ausser Kraft

Offert-Ausschreibung.

Von der Direction der **k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn** wird zum Zwecke der Ergänzung der mechanischen Einrichtungen ihrer Hauptwerkstätte in Ruttka die Lieferung von diversen **Werkzeugmaschinen, Vorrichtungen und Werkzeuge** im Submissionswege vergeben.

Die nähere Beschreibung der zu liefernden Werkzeugmaschinen, Apparate und Werkzeuge kann bei der Maschinen-Section (V. Bezirk, Marie Valeriegasse 11, II. Stock, Thür 12) eingesehen, resp. gegen Erlag von 25 kr. erhalten werden.

Die auf die Lieferung benannter Gegenstände bezughabenden Offerte sind bis 12 Uhr Mittags des 31. Juli 1890, gesiegelt und mit der Aufschrift „Offert zur Zahl 14.763/90" bei unserem Secretariate portofrei einzureichen.

Als Beilagen haben die Offerte zu enthalten:

1. Ein vom Offerenten unterfertigtes Verzeichniss über diejenigen Werkzeugmaschinen und Werkzeuge, auf deren Lieferung der Offerent reflectirt; das Offert kann sich auf sämmtliche Gegenstände oder auch nur auf einen Theil der Werkzeugmaschinen und Apparate, jedoch nur auf alle in einer Post angeführten Werkzeuge zusammen beziehen. In diesem Verzeichnisse ist anzugeben:

a) der Preis der offerirten Werkzeugmaschinen, Apparate und Werkzeuge separat für jeden Gegenstand. Die Preise sind franco verzollt einer unserer Stationen anzugeben;
b) der kürzeste Liefertermin, vom Tage der erfolgten definitiven Bestellung ab gerechnet.

2. Die Dispositionszeichnungen der offerirten Maschinen und Apparate, aus welchen die Einrichtung und Construction derselben genau zu entnehmen ist.

Die Direction behält sich das Recht vor, ohne Rücksicht auf die offerirten Preise unter den Offerenten frei zu wählen.

Budapest, am 20. Juni 1890.

Die leitende Direction.

Tüchtiger Tarifbeamter

wird bei hohem Salair für ein

grosses Speditionshaus gesucht.

Schriftliche Offerte unter Chiffre „O. G. 1487“ an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien I.** (148)

Maschinenbau-Aktiengesellschaft

vormals

Breitfeld, Daněk & Co.

Prag-Carolinenthal und Aussig a/Elbe

liefert

Maschinen u. Apparate für Eisenbahn-Bedarf.

Apparate für centrale Signal- und Weichenstellungen nach dem Systeme und Patente Henning, sowie nach eigenem Systeme, complete Wasserstations-Einrichtungen, Reservoire, Pumpen, Hydranten, Wasserkrahne etc. Alle Arten Krahne mit Hand-, Dampf- und hydraulischem Betriebe, hydraulische Aufzüge, hydraulische Waggonhubwerke, Locomotiv-Hebeböcke, Waggon- und Locomotiv-Drehscheiben, Schiebebühnen für Handbetrieb, sowie für mechanischen und elektrischen Antrieb, hydraulische Nietanlagen; transportable und feststehende Nietmaschinen für Kessel- und Träger-Nietungen, Werkzeugsmaschinen für Reparatur-Werkstätten, Dampfkessel, sowie Dampfmaschinen jeder Grösse und Construction, schnellgehende Dampfmaschinen, speciell zum Betriebe von Dynamos, Gaskraftmaschinen Patent Benz mit elektrischer Zündung, elektrische Beleuchtungswagen für Bahnarbeiten bei Nacht.

Vertreter in Wien:	Vertreter in Budapest:
Herr **Hugo Faber**, Ingenieur,	Herr **Carl Müller.**
I., Hohenstaufengasse 5	VIII., Neuer Markt 19.

Billigster, bester, erprobter, brauner Holzanstrich mit

Barthel's Original-Carbolineum

schützt dauernd angestrichene Zäune, Magazine, Brücken-Geländer, Barrièren, Eisenbahnschwellen, Fussböden etc. vor **Fäulniss, Schwamm, Verstockung** und **Insecten.** — 1 Kilo genügt auf 6 □Meter. — Prospect frei.

Qualität garantirt unübertroffen.

100 Kg. ab Wien, ev. Pilsen oder Passau fl. 15.—.

Carbolsäure, Carbolkalk billigst. (144)

Michael Barthel & Comp., Chemische Fabriken, Regensburg.

(Gegründet 1781) **Wien, X., Keplergasse 20.** (Gegründet 1781)

ALOIS KRAFT

hydraulische Kalk- (Roman-Cement)

und

Portland-Cement-Fabrik (147)

KUFSTEIN (TIROL).

Für die **Bau-Saison 1890** halte meine Fabrikate bestens empfohlen unter vollster Haftung für höchste Bindekraft.

Atteste sowie Referenzen erster Fachautoritäten.

Anstreichmaterial aller Art, speciell: Ausgezeichnete

Copal- u. Bernstein-Lacke für äusseren und inneren Anstrich, dauerhafteste

Fussboden-Lacke, sowie feinst geriebene

Oel-Farben in allen Nuancen zu äussersten Preisen empfiehlt **Wilhelm Froebe**

WIEN. Niederlage: I., Operngasse Nr. 14.

Preis-Courant und Muster gern zu Diensten.

SPECIAL-FABRIKEN für

PUMPEN

aller Arten,

WAAGEN

für jeden Zweck

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinen-Fabrikation

W. GARVENS,

Wien, I., Wallfischgasse Nr. 14.

Kataloge gratis und franco.

Die Erste Wiener Petroleum-Raffinerie und Fettwaaren-Fabrik

von **Gust. Wagenmann in Wien,** VI. Bez., Magdalenenstrasse 16

empfiehlt in bekannter, bester Qualität folgende Specialitäten für Eisenbahnen

Eisenbahn-Waggons-Achsenöl, sehr fett, gut capillirend, für	Sommerverbrauch	fl. 9.—
„ „ „ „ „ „ „ „	Winterverbrauch	fl. 10.50
Locomotivenöl „ „ „ „ „	Sommerverbrauch	fl. 13.—
„ „ „ „ „ „	Winterverbrauch	fl. 15.—
Eisenbahn-Waggons-Schmiere „	Sommerverbrauch	fl. 26.50
„ „ „ „	Winterverbrauch	fl. 25.—
Conservirungs-Schmiere (Verhanfungspasta)		fl. 25.—
Spurfett in Stangen oder Platten		fl. 56.—

Petroleum, gefahrloses, Kaiseröl, Gasöl, Ligroine, Wiener Stearinkerzen, Austriakerzen, Paraffinkerzen zu billigsten Tagespreisen. (140)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.